Befugnisse der Orts- und Landespolizeibehörde in Preußen gegenüber den Eisenbahnen.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

bei der Juristischen Fakultät der Universität Leipzig

eingereicht von

Heinrich Haslinde.

Regierungs-Assessor

in Brilon i. W.

Borna-Leipzig

Buchdruckerei Robert Noske

1909.

Meinem Vater zu eigen!

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41535715_0063

Inhaltsverzeichnis.

Seite

A. Einleitung.

Entwicklung des Eisenbahnrechts 1

B. Hauptteil.

I. Allgemeines.
1. Begriff der Eisenbahnen 3
2. Allgemeine Stellungnahme der Landes- und Ortspolizei zu den Eisenbahnen 4
3. Begriff der Landes- und der Ortspolizei 4

II. Die Landespolizei in ihren Befugnissen gegenüber den Eisenbahnen . . . 6
1. Mitwirkung bei der Prüfung der Konzessionsanträge 7
2. Landespolizeiliche Prüfung der Eisenbahnbaupläne.
a) § 4 des Eisenbahngesetzes von 1838 9
b) § 14 a. a. O. 19
c) § 14 des Enteignungsgesetzes von 1874 22
3. Leitung des Enteignungsverfahrens bei der definitiven Planfeststellung bis zur Beschlußfassung 23
4. Landespolizeiliche Abnahme der Bahnanlage vor der Inbetriebsetzung 24

III. Ortspolizeiliche Zuständigkeit hinsichtlich der Eisenbahnen 25
1. Begriff der Eisenbahnpolizei 26
2. Abgrenzung der Zuständigkeit der Orts- und Eisenbahnpolizei, insbesondere auf dem Gebiet der Sicherheitspolizei; Entscheidung von Meinungsverschiedenheiten beider Organe 27
3. Ortspolizeiliche Befugnisse in einzelnen Zweigen der Verwaltungspolizei.
a) Wegepolizei 29
b) Baupolizei 32
aa) Baukonsens für Hochbauten 33
bb) Ansiedlungsgesetz v. 25. 8. 1876 34
cc) Feld- und Forstpolizeigesetz v. 1. 8. 1880 35
dd) Baufluchtengesetz v. 2. 7. 1875 36
ee) Eisenbahnbaupersonal 37
c) Gewerbepolizei 38

C. Schluß 45

Literaturverzeichnis.

1. Lehrbücher, Kommentare.

Arndt, Verordnungsrecht des Deutschen Reichs usw. Berlin 1884.
v. Arnstedt, Das preußische Polizeirecht. Berlin 1905.
v. Brauchitsch, Die neuen preußischen Verwaltungsgesetze. Bd. 4 1906, Bd. 5 1907.
Eger, Handbuch des preußischen Eisenbahnrechts. Bd. 1 1889, Bd. 2 1896.
Friedrichs, Das Gesetz betr. die Anlegung und Veränderung von Straßen usw. vom 2. 7. 1875. Berlin 1905.
Fritsch, Die Eisenbahnen. Im Handbuch der Gesetzgebung in Preußen und im Deutschen Reiche. Berlin 1906.
Gleim, Das Recht der Eisenbahnen in Preußen. Berlin 1891—1893.
Laband, Staatsrecht des Deutschen Reiches. 4. Aufl. Tübingen u. Leipzig 1901.
v. Landmann, Kommentar zur Gewerbeordnung. München 1907.
Seydel, Das Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum v. 11. 6. 1874. 1903.
Schroetter, Das preußische Eisenbahnrecht. Berlin 1883.
Zelle, Handbuch des öffentlichen und bürgerlichen Rechts. Berlin 1904.

2. Entscheidungen, Zeitschriften usw.

Archiv für Eisenbahnwesen.
Archiv für öffentliches Recht.
Blätter für Rechtspflege.
Eisenbahnverordnungsblatt.
Entscheidungen des Königlichen Oberverwaltungsgerichts.
Entscheidungen des Reichsgerichts in Straf- und in Zivilsachen.
Johow, Jahrbuch der Entscheidungen des Kammergerichts.
v. Kamptz-Delius, Rechtsprechung des Reichs- und Kammergerichts. Bd. 2. Berlin 1907.
v. Kamptz, Annalen der preußischen inneren Staatsverwaltung.
Ministerialblatt der Handels- und Gewerbeverwaltung.
Ministerialblatt für die gesamte innere Verwaltung in den königlich preußischen Staaten.
Preußisches Verwaltungsblatt.
Sammlung von Vorschriften der Landesaufsichtsbehörde für die Privateisenbahnen in Preußen. Herausgegeben von dem Eisenbahnkommissar in Münster i. W.
Stenographische Berichte über die Verhandlungen des preußischen Herrenhauses in der Session 1902 und Drucksachen derselben Session.
Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.

A. Einleitung.

Entwicklung des Eisenbahnrechts.

Bei dem gewaltigen Aufschwunge, den das Eisenbahnwesen in Preußen seit seiner Entstehung in den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts genommen hat, und bei seiner damit stets wachsenden Bedeutung für das allgemeine Verkehrsleben hat sich mehr und mehr das Bedürfnis herausgestellt, die Verkehrs- und Rechtsverhältnisse der Eisenbahnen klarzulegen, die Eisenbahnen in polizeilicher und verkehrstechnischer Hinsicht in die staatliche Rechtsordnung einzugliedern und, soweit hier erforderlich, sich kreuzende Rechts- und Interessensphären gegeneinander abzugrenzen. Seine erste und grundlegende gesetzliche Regelung fand das Eisenbahnwesen in Preußen in dem noch heute gültigen Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen v. 3. 11. 1838 — durch Verordnung v. 19. 8. 1867 auch auf die im Jahre 1866 neuerworbenen Gebietsteile ausgedehnt —, welches insbesondere über die Begründung eines Eisenbahnunternehmens und die Verhältnisse der Eisenbahngesellschaften zum Staate und zum verkehrenden Publikum eingehende Bestimmungen trifft. Im § 8 Nr. 5 dieses Gesetzes wird die Eisenbahn als öffentliche Straße bezeichnet, welche zur allgemeinen Benutzung dienen soll. Aus diesem rechtlichen Charakter als einer öffentlichen Straße, den die Eisenbahnen von Anfang an besaßen, trotzdem sie zunächst Privaten überlassen waren, erklärt sich die allgemeine Stellungnahme des Staats zu den Eisenbahnen.

Die Eisenbahnen als öffentliche Straßen, als eine besondere Art von öffentlichen Verkehrswegen — gegenüber den einfacheren Arten des übrigen öffentlichen Verkehrswesens — mußten wegen der ihnen eigentümlichen Natur, welche hauptsächlich in ihrer starken Einwirkung auf die öffentlichen Verkehrs- und Wirtschaftsverhältnisse und der großen Gefährlichkeit des Betriebes zutage tritt, der Herrschaft, die der Staat kraft seines Hoheitsrechts über das öffentliche Verkehrswesen ausübt, besondere Aufgaben

stellen.[1]) Nicht nur die Gestaltung der Eisenbahnanlage und ihre ordnungsmäßige Benutzung und Unterhaltung waren der staatlichen Gesetzgebung und Aufsicht zu unterstellen, das monopolartige Recht des Eisenbahnunternehmers machte auch eine weitgehende Regelung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Eisenbahnen erforderlich, und die Sicherheit des öffentlichen Verkehrs forderte in polizeilicher Hinsicht viel eingehendere Bestimmungen, als sie gegenüber dem übrigen Verkehrswesen, den Wege- und Wasserstraßen, geboten waren.

Für Preußen kommt gegenüber den Eisenbahnen eine doppelte staatliche Hoheit in Frage, einmal die Landeshoheit selbst[2]) und dann gemäß Art. 4 Nr. 8 RV. die Aufsicht und Gesetzgebung seitens des Deutschen Reichs.[3]) Letztere bedarf einer eingehenden Berücksichtigung hier *nicht*, zumal die Aufsichtsbefugnisse über die auf Grund der Landeshoheitsrechte ins Leben gerufenen Eisenbahnen den Bundesstaaten in vollem Umfange verblieben sind. Nur Art. 43 RV. sei hier erwähnt, nach welchem übereinstimmende Betriebseinrichtungen getroffen, insbesondere gleiche Bahnpolizeireglements eingeführt werden sollen. Aus dieser Vorschrift hat der Bundesrat das Recht hergeleitet,[4]) für das gesamte Reichsgebiet einheitliche, das Eisenbahnwesen regelnde Verwaltungsvorschriften zu erlassen, so Bahnpolizei- und Bahnbetriebsreglements oder, wie sie jetzt genannt werden, Betriebsordnungen und Verkehrsordnungen. Die augenblicklich gültigen Verordnungen auf diesem Gebiete sind die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung v. 4. 11. 1904 (RGBl. S. 367) und die Eisenbahnverkehrsordnung v. 23. 12. 1908 (RGBl. 1909 S. 93).[5])

---

[1]) Eger Bd. 1 S. 26; v. Kamptz-Delius S. 421 u. a. sprechen von einem besonderen Eisenbahnhoheitsrecht des Staates; a. M. Gleim S. 50; s. auch Otto Mayer, Eisenbahn- und Wegerecht, im Arch. f. öff. R. Bd. 16 S. 38 ff., 47, 77 usw.

[2]) s. auch Art. 41 RV.: . . . „unbeschadet der Landeshoheitsrechte" . . .

[3]) vgl. auch Art. 41—47, welche neben Art. 4 Nr. 8 eine weitere Reichszuständigkeit gegenüber den Eisenbahnen schaffen und dem Reiche gewisse Verordnungsbefugnisse erteilen.

[4]) Dieses Recht des Bundesrats ist bestritten. So weisen m. E. mit Recht Laband u. a. darauf hin, daß der Erlaß dieser Anordnungen nicht zur Kompetenz des Reichs, sondern zu derjenigen der Bundesstaaten gehöre, da nach Art. 42 nicht das Reich den Bundesstaaten eine Pflicht auferlege, sondern diese selbst „sich verpflichten" (s. Laband 4. Aufl. 1901 Bd. 3 S. 110, S. 112 Anm. 1, S. 113 Anm. 1; Seydel, Komm. z. VU. f. d. D. Reich 2. Aufl., Freiburg u. Leipzig 1897, S. 273; a. M. vornehmlich Arndt, Verordnungsrecht d. D. Reichs 1884 S. 102 ff.; weiter RG. Urteil in Straff. Bd. 10 S. 326, Bd. 24 S. 309). Die Unklarheit in der Fassung des Art. 43 hat zu praktischen Mißständen bisher nicht geführt, weil die Bundesstaaten den seitens des Bundesrats erlassenen Vereinbarungen sämtlich zugestimmt haben.

[5]) Seit dem 1. 4. 1909 an Stelle der EisenbVO. v. 26. 10. 1899 in Kraft.

B. Hauptteil.

I. Allgemeines.

1. Begriff der Eisenbahnen.

Die Eisenbahnen (im allgemeinen Sinne) in Preußen unterscheiden sich je nach ihrer verschiedenen rechtlichen Ordnung in

1. Haupt- und Nebeneisenbahnen, welche dem Gesetze von 1838 unterliegen;
2. Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen, die dem Gesetz v. 28. 7. 1892 unterstellt sind, und
3. Bahnen für Privatzwecke, welche nicht an öffentliche Bahnen angeschlossen oder zwar angeschlossen, aber nicht mit Einrichtung für Maschinenbetrieb versehen sind; diese unterstehen lediglich dem allgemeinen Rechte.

Wenn nun auch diese für Beförderungszwecke bestimmten Schienenbahnen sämtlich unter der allgemeinen Bezeichnung Eisenbahnen zusammengefaßt werden, so versteht man unter Eisenbahnen i. e. S. doch nur die dem Gesetz von 1838 unterliegenden, also diejenigen Bahnen, welche dem öffentlichen Verkehr dienen und eine über örtliche Interessen hinausgehende wirtschaftliche Bedeutung haben. Von diesen Eisenbahnen soll auch in der folgenden Darstellung nur die Rede sein.

Die preußischen Eisenbahnen können weiter im Eigentume oder Betriebe des Staates oder von Privatunternehmern stehen; es ergibt sich demnach eine Unterscheidung in Staats- und Privateisenbahnen. Sieht man von einigen Verschiedenheiten ab, die sich aus der abweichenden Verwaltung der beiden Eisenbahnunternehmungen naturgemäß ergeben müssen, so tritt doch die Staatshoheit beiden Eisenbahnen in gleichem Umfange gegenüber. Die tatsächliche Ausübung der Hoheitsrechte gestaltet sich bei den vom Staate und den von Privaten betriebenen Eisenbahnen allerdings insofern verschieden, als bei den Staatsbahnen das Recht der Aufsicht über Bau, Betrieb und Verwaltung mit dem Rechte der

Verwaltung in einer Hand zusammentrifft,[1]) während bei Privateisenbahnen das Aufsichtsrecht dem Staat vorbehalten, dagegen das Recht der Verwaltung von dem Eisenbahnunternehmer ausgeübt wird. Aber auch der Staatsfiskus muß sich bei den von ihm betriebenen Bahnen bezüglich Bau, Betrieb und Verwaltung den nämlichen Vorschriften unterwerfen, denen der Privatunternehmer unterliegt; seine Funktionen sind also auch hier, wie auf anderen Gebieten, von denen der Staatsgewalt scharf zu trennen.[2])

2. Allgemeine Stellungnahme der Landes- und Ortspolizei zu den Eisenbahnen.

Die Staatshoheit gegenüber den Eisenbahnen wird in Preußen, abgesehen von den gesetzgebenden Faktoren [und in einzelnen Fällen dem Landesherrn allein[3])], von dem Minister der öffentlichen Arbeiten und unter diesem von staatlichen Eisenbahnbehörden — den Kgl. Eisenbahndirektionen und den Kgl. Eisenbahnkommissaren — und Organen der inneren Verwaltung, Landesverwaltungs- und -polizeibehörden, ausgeübt.[4]) Neben diesen letzteren Organen, welche den Eisenbahnen gegenüber alle diejenigen Rechte zur Durchführung bringen, welche ihnen nach den allgemeinen Landesgesetzen gegen Verkehrsanstalten überhaupt und hier vornehmlich durch die besondere Eisenbahngesetzgebung zugewiesen sind, tritt noch ein weiteres polizeiliches Organ in Ausübung der Staatsgewalt mit den Eisenbahnen in Berührung; es ist dies die Ortspolizeibehörde.

3. Begriff der Landes- und der Ortspolizei.

Das preußische Staatsrecht (vgl. insbesondere die Verordnung wegen verbesserter Einrichtungen der Provinzial-, Polizei- und Finanzbehörden v. 26. 12. 1808 §§ 3, 14 usw.) unterscheidet zwischen der Landes- und Ortspolizei, hauptsächlich in bezug auf die Kompetenz der Behörden. Wenn auch der Gegensatz zwischen den Funktionen beider Behörden gesetzlich nicht definiert ist, läßt sich doch nach Wissenschaft und Rechtsprechung eine Abgrenzung dahin treffen, daß die Ortspolizei die öffentliche Sicherheit und das Gemeinwohl der Staatsbürger nur innerhalb nachbarlich örtlicher

[1]) In letzter Instanz kommt hier der Minister der öff. Arb. in Betracht. Bis zum Jahre 1879 — Allerh. Erl. v. 7. 8. 1878 (GS. 1879 S. 25) und Gesetz v. 13. 3. 1879 (GS. S. 123): der Minister f. Handel u. Gewerbe u. öff. Arb.

[2]) s. auch Eger Bd. 1 S. 156 ff.

[3]) Dem Landesherrn ist u. a. vorbehalten das Recht der Konzessionierung; s. §§ 1 u. 5 des Gesetzes von 1838.

[4]) Eger Bd. 1 S. 40.

Gemeinschaften (Gemeinden, Kreisen) zum Gegenstande ihrer Tätigkeit zu machen hat, während die Wahrnehmung dieser Interessen, wenn sie über diese räumliche Begrenzung hinaus weiteren Kreisen gemeinsam sind, Aufgabe der Landespolizei ist. Neben diesem materiellen ist dann ferner auf ein formales Unterscheidungsmerkmal hinzuweisen, indem nämlich durch positive Gesetzesnormen jeder der beiden Polizeibehörden die Wahrnehmung einzelner Gemeininteressen noch besonders zugewiesen ist.[1]) Die Landespolizei wird regelmäßig von dem Regierungspräsidenten ausgeübt; der Oberpräsident hat in landespolizeilicher Beziehung nur einzelne ihm besonders vorbehaltene Befugnisse wahrzunehmen und über solche Angelegenheiten Anordnungen zu treffen, welche die Grenze eines Regierungsbezirks überschreiten oder welche als „außerordentliche Ereignisse" bei Gefahr im Verzuge eine sofortige Erledigung erheischen.[2]) Der Landespolizei gegenüber steht die Ortspolizei, die sich über fast alle Gebiete der Polizeiverwaltung ausdehnt. Die Ortspolizei wird in Städten, wenn ihre Ausübung nicht gemäß § 2 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung v. 11. 3. 1850 königlichen Behörden übertragen ist, von dem Bürgermeister,[3]) auf dem Lande — in den östlichen Provinzen — von Amtsvorstehern unter Aufsicht der Landräte wahrgenommen.[4]) Die Zuständigkeit der Ortspolizei gegenüber den Eisenbahnen erfährt dadurch eine besondere Bedeutung, als sie, soweit sie nicht gesetzlich ausdrücklich festgelegt ist, abzugrenzen ist von dem Wirkungskreis einer speziellen Polizei, welche durch § 23 des Eisenbahngesetzes v. 3. 11. 1838 geschaffen ist, nämlich der Eisenbahnpolizei.

In den folgenden Ausführungen sollen zunächst die der Landespolizeibehörde auf dem Gebiete des Eisenbahnrechts vorbehaltenen Funktionen dargelegt werden, um alsdann die Abgrenzung der Zuständigkeit der Orts- und Eisenbahnpolizei voneinander besonders auf dem Gebiete der Sicherheitspolizei und die der Ortspolizei in den einzelnen Zweigen der Verwaltungspolizei gegenüber den Eisenbahnen verbliebenen Befugnisse zu betrachten.

---

[1]) v. Arnstedt S. 216; OVG. Bd. 26 S. 87 ff.

[2]) vgl. § 13 der Verordnung wegen verbesserter Einrichtung der Provinzialbehörden v. 30. 4. 1815; § 2 Ziff. 2—4 der Regierungsinstruktion v. 23. 10. 1817; §§ 2 u. 11 der Instruktion für die Oberpräsidenten v. 31. 12. 1825; v. Arnstedt S. 216 Anm. 6 u. 7.

[3]) § 62 der Städteordnung für die sechs östlichen Provinzen v. 30. 5. 1853. Die Städteordnungen der übrigen Provinzen enthalten eine entsprechende Vorschrift.

[4]) §§ 46 ff. der Kreisordnung für die Provinzen Preußen, Brandenburg usw. v. 13. 12. 1872 und v. 19. 3. 1881; in der Provinz Posen: Distriktskommissare; Westfalen: Amtmänner; Rheinprovinz: Bürgermeister; in der Provinz Hannover verwalten die Landräte die Ortspolizei.

II. Die Landespolizei in ihren Befugnissen gegenüber den Eisenbahnen.

Die Funktionen der Landespolizeibehörde gegenüber den Eisenbahnen sind, wie erwähnt, ein Ausfluß derjenigen Hoheitsrechte, welche der Staat über das gesamte öffentliche Verkehrswesen ausübt und deren er insbesondere auch den Eisenbahnen gegenüber darf, um in betreff dieses wichtigen öffentlichen Verkehrsmittels die Staatszwecke in Erfüllung bringen zu können. Eine Eisenbahnanlage greift wie kaum ein anderes Unternehmen in die verkehrs- und wirtschaftlichen Verhältnisse des Staates ein. Wenn der Staat sich daher nicht nur die Genehmigung für eine jede öffentliche Eisenbahn — schon wegen des monopolartigen Charakters des Unternehmens —, sondern auch die Prüfung und Genehmigung des Bauplans gesetzlich vorbehalten hat, so will er damit den durch das Eisenbahnunternehmen berührten öffentlichen Interessen Rechnung tragen. Als unabweisbare Notwendigkeit stellt sich für die Eisenbahnanlage die Ausführung nach einem einheitlichen Plane dar. Nur so können die schon bei der Festlegung der Bahnlinie in deren ganzer Ausdehnung in starkem Maße beeinflußten wirtschaftlichen Interessen wirksam berücksichtigt, nur so kann die Gewähr dafür geboten werden, daß durch eine einheitliche, den technischen Anforderungen entsprechende Konstruktion der gesamten Bahnen der allgemeinen Verkehrssicherheit genügt wird.[1])

Eine Reihe grundlegender staatlicher Akte sind daher außer den für die Errichtung eines Privateisenbahnunternehmens nach dem Gesetze von 1838 vorgesehenen privatrechtlichen Bedingungen, wie Bildung der Gründungs- und Eisenbahngesellschaft usw., für die Anlage und den Betrieb einer Eisenbahn erforderlich, so

1. die staatliche Prüfung und Genehmigung (Konzessionierung) des Unternehmens — diese nur bei Privateisenbahnen —;[2])
2. die besondere staatliche Genehmigung der Bahnlinie und gesamten Bahnanlage;
3. die Revision der im Bau vollendeten Bahnanlage und die Genehmigung zur Betriebseröffnung.

In allen diesen Stadien der Begründung einer Eisenbahn ist auch der Landespolizeibehörde, also dem Regierungspräsidenten, eine Mitwirkung zur Wahrnehmung der ihrer Obhut anvertrauten

[1]) s. Gleim S. 170; Eger S. 29.

[2]) Bezüglich der Staatsbahnen vgl. folg. Seite in dieser Abhandlung: Die staatliche Genehmigung wird hier durch das sogen. Gründungsgesetz mitumfaßt.

öffentlichen Interessen gesetzlich zugewiesen worden, und zwar umfassen diese Befugnisse vornehmlich

1. eine Mitwirkung bei der Prüfung der Konzessionsanträge;
2. die landespolizeiliche Prüfung der Eisenbahnbaupläne;
3. die landespolizeiliche Abnahme der Bahnanlage vor deren Inbetriebnahme.

Hierzu tritt noch als weitere gesetzliche Befugnis der Landespolizeibehörde, falls sich für die Bahnanlage ein Enteignungsverfahren erforderlich macht, die Leitung dieses Verfahrens bei der definitiven Planfeststellung bis zur Beschlußfassung.

1. Mitwirkung bei der Prüfung der Konzessionsanträge.

Die nach § 1 des Eisenbahngesetzes von 1838 in Form der landesherrlichen Genehmigung erteilte Konzession ist der maßgebende Begründungsakt für ein Privateisenbahnunternehmen. Bei der Gründung und ihren Förmlichkeiten tritt ein Unterschied zwischen den im Gesetz von 1838 lediglich geregelten Privat- und den Staatseisenbahnen zutage. Der Staat bedarf als Eisenbahnunternehmer naturgemäß der Verleihung eines besonderen staatlichen Eisenbahnrechts, wie es mit der Konzession erteilt wird, nicht. Wenn trotzdem auch für die Staatsbahnen die landesherrliche Genehmigung der Anlage einer Eisenbahn gefordert werden muß und das Unternehmen nicht lediglich durch Verfügung einer Verwaltungsbehörde ins Leben gerufen werden kann, so wird, da ja die Bereitstellung der für den Eisenbahnbau erforderlichen staatlichen Mittel nur im Wege der Gesetzgebung erfolgen kann — sei es durch das allgemeine Etats- oder durch ein besonderes Anleihegesetz [1]) —, die landesherrliche Genehmigung durch das sogen. Gründungsgesetz mitumfaßt. Durch dieses Gesetz ist die finanzielle und rechtliche Fundierung des Eisenbahnunternehmens gegeben, es wird hier also uno actu die Begründung des Unternehmens, die staatliche Genehmigung zur Anlage und die rechtliche und finanzielle Grundlage geschaffen. Auch für den Staatsfiskus besteht bezüglich seiner eigenen Bahnanlagen nach ständiger Verwaltungspraxis die den privaten Eisenbahnunternehmern gesetzlich auferlegte Verpflichtung, in einem geordneten Vorbereitungsverfahren die durch die Bahnanlage berührten öffentlichen und privaten Interessen zu berücksichtigen. Es erübrigt sich mithin, in der folgenden Darstellung die staatlichen und privaten Bahnen gesondert zu behandeln.

[1]) Eger S. 81 ff.

Der Konzessionsantrag des Eisenbahnunternehmers ist gemäß § 1 des Eisenbahngesetzes an den Minister der öffentlichen Arbeiten — seit dem 1. April 1878; vordem an den Handelsminister — zu richten. In dem Antrage müssen die Hauptpunkte der Bahnlinie und gegebenenfalls auch die Größe des Aktienkapitals angegeben werden. Welche Nachweise des weiteren zu führen sind, wird in den Bestimmungen über die Prüfung der Anträge auf Konzessionierung von Eisenbahnanlagen v. 30. 11. 1838[1] näher dargelegt. Der Beweis der Nützlichkeit und technischen Ausführbarkeit der Eisenbahnanlage ist auf Grund von wirtschaftlichen und allgemeintechnischen Vorarbeiten[2] zu erbringen, welch letztere für eine bestimmte Eisenbahn im allgemeinen von dem Minister der öffentlichen Arbeiten und im einzelnen — bezüglich bestimmter Grundstücke — gemäß § 5 des Enteignungsgesetzes v. 11. 6. 1874 in Verb. mit § 150 des Zuständigkeitsgesetzes v. 1. 8. 1883 von dem Bezirksausschusse[3] zu gestatten sind. Eine Mitwirkung der Ortspolizeibehörde tritt hier insoweit zutage, als es ihrer besonderen Erlaubnis bedarf, wenn Gebäude und eingefriedigte Hof- oder Gartenräume bei den technischen Vorarbeiten betreten werden sollen und der Eigentümer seine Einwilligung dazu nicht ausdrücklich erteilt.[4] Falls der Konzessionsantrag nicht wegen mangelnder allgemeiner Zulässigkeit von dem Ministerium abgelehnt wird, veranlaßt der Minister der öffentlichen Arbeiten die nähere Prüfung und Begutachtung des Plans durch die Provinzialbehörden, nämlich die beteiligten Oberpräsidenten und die Regierungspräsidenten. Seitens der Regierungspräsidenten findet nunmehr eine Beurteilung des Projekts im Hinblick auf die landespolizeilich zu schützenden öffentlichen Interessen statt. Dabei ist aber diese Prüfung des Konzessionsantrags nicht identisch mit der weiter unten zu besprechenden landespolizeilichen Prüfung der Eisenbahnbaupläne bei der Planfeststellung. Die jetzt erforderte Begutachtung soll nur die allgemeine Nützlichkeit und Zulässigkeit des Unternehmens dartun und die Bahnlinie in ihrer allgemeinen Richtung festlegen.[5] Die einzelnen Punkte, welche bei dieser Prüfung zu berücksichtigen sind, werden in § 5 der erwähnten Konzessionsbestimmungen v. 30. 11. 1838 näher

---

[1] v. Kamptz, Annalen Bd. 22 S. 211.

[2] Bestimmungen für die Aufstellung der technischen Vorarbeiten für Eisenbahnanlagen v. 9. 8. 1845 u. v. 9. 11. 1871 II/21788.

[3] Unrichtig Fritsch S. 21 Anm. 5 und Gleim S. 96, welche diese Befugnis dem Regierungspräsidenten zuschreiben.

[4] § 5 Abs. 3 des Enteignungsgesetzes von 1874; MinErl. v. 26. 10. 1900 (EisenbVBl. S. 521).

[5] Erl. d. Min. d. öff. Arb. v. 13. 10. 1887.

dargelegt. Die Anlage einer Eisenbahn verlangt so bedeutende Kapitalien und greift daher so mächtig in die allgemeinen volkswirtschaftlichen Interessen des Staates ein, daß der Bau jeder unnötigen Bahn, aber auch einer Anlage in unzweckmäßiger Richtung vermieden werden muß. Ein dringendes Erfordernis ist weiter, daß der Bau unbedingt solide ist; denn hiervon hängt nicht nur die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs und des fahrenden Publikums ab, sondern auch die gesamte öffentliche Verkehrssicherheit wird dadurch geschützt; es sei nur an die Bahnlinie kreuzende öffentliche Wege erinnert. Es wird daher in dem Gutachten hauptsächlich die wirtschaftliche Bedeutung und Nützlichkeit der geplanten Bahnanlage und deren Betriebssicherheit im allgemeinen zu beleuchten sein; ferner werden auch die aus allgemeinen landespolizeilichen Rücksichten etwa entgegenstehenden Hindernisse sowie die für die Feststellung und Ausdehnung der Bahnlinie in Betracht kommenden allgemeinen oder auch Privatinteressen klargestellt werden müssen. Inwieweit die Prüfungsbehörde von den Landräten, Kommunalverbänden, gewerblichen oder landwirtschaftlichen Vertretungen oder auch privaten Interessenten gutachtliche Äußerungen einholen will, bleibt ihr überlassen. Die Gutachten der Regierungs- und Oberpräsidenten bilden die Grundlage für das weitere Konzessionsverfahren, welches mit der landesherrlichen Genehmigung — durch Vollziehung der Konzessionsurkunde seitens des Königs — abschließt, falls auch die Beschlußfassung des Staatsministeriums zugunsten des Eisenbahnunternehmens ausgefallen ist. Mit dem Konzessionsrechte sind dem Unternehmer kraft Gesetzes zugleich auch mehrere weitere Rechte erteilt, so vor allem gemäß § 8 des Gesetzes von 1838 das Enteignungsrecht.[1])

2. Landespolizeiliche Prüfung der Eisenbahnbaupläne.

a) § 4 des Eisenbahngesetzes von 1838.

Enthält die landesherrliche Genehmigung eine Gutheißung der Bahnlinie nur im großen und ganzen, so haben als Schlußakt der Gründung einer Eisenbahn die spezielle Festsetzung der

[1]) Eger S. 95 Anm. 20; a. M. Fritsch S. 27 Anm. 22 und Gleim S. 150; letzterer erachtet die ausdrückliche Verleihung des Enteignungsrechts in der Konzessionsurkunde für erforderlich. Allerdings wird auch nach der heutigen Übung das Enteignungsrecht bei Privatbahnen in der Konzessionsurkunde ausdrücklich ausgesprochen. Bei Staatsbahnen wird das Enteignungsrecht in derjenigen kgl. Verordnung aufgeführt, welche die zur Bauleitung berufene Behörde bestimmt.

Bahnlinie und deren staatliche Genehmigung zu erfolgen. Wie schon hervorgehoben, erfordert ein Eisenbahnunternehmen notwendig die Herstellung der Bahnanlage nach einem einheitlichen Plan. Dieselbe Einheitlichkeit muß aber auch für die Feststellung und Genehmigung dieses Planes gefordert werden; darum legt der maßgebende § 4 des Gesetzes von 1838 „die Genehmigung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte", ebenso die Festsetzung der Konstruktion sowohl der Bahn als der anzuwendenden Fahrzeuge in die Hand eines einzigen staatlichen Organs, nämlich des Ministers der öffentlichen Arbeiten.

Die spezielle Prüfung bezw. Genehmigung der Bahnanlage erfolgt auf Grund von ausführlichen technischen Vorarbeiten, welche nach § 4 a. a. O. die Gesellschaft auf ihre Kosten zu beschaffen hat. Diese Vorarbeiten, für welche die in Anlage 7 S. 319 der im Jahre 1902 herausgegebenen sogen. Münsterschen Sammlung[1]) zusammengestellten Gesichtspunkte maßgebend sind, müssen so ausführlich gestaltet werden, daß aus den Entwürfen auch eine Prüfung im Hinblick auf die wirtschaftlichen sowie verkehrstechnischen Interessen möglich ist. Die Geltendmachung der sonstigen polizeilichen Interessen wird sich aber nicht aus den Entwürfen ermöglichen lassen. Sie erfordert vielmehr regelmäßig eine Erörterung der polizeilicherseits zu fordernden Maßnahmen mit dem Eisenbahnunternehmer und den sonst in Betracht kommenden Faktoren, wie Gemeinden, Privatinteressenten usw. Diese Erörterung und somit Wahrnehmung der allgemeinen polizeilichen Interessen im Planfeststellungsverfahren mußte daher einer besonderen staatlichen Behörde übertragen werden. Als solche konnte, da sowohl orts- als auch landespolizeiliche Interessen zu prüfen sind, nur die höhere, mithin die Landespolizeibehörde in Frage kommen.

Dem Regierungspräsidenten steht bei der landespolizeilichen Prüfung aber nur die Erörterung der polizeilichen Interessen, welche durch die Bahnlinie berührt werden, zu; die Entscheidung, ob und wie diesen Interessen bei der Planfeststellung Rechnung zu tragen ist, verbleibt nach § 4 a. a. O. dem Minister der öffentlichen Arbeiten. Es entspricht dieser Standpunkt, wonach der Regierungspräsident als der Kommissar des Ministers der öffentlichen Arbeiten dessen Entscheidung lediglich vorzubereiten hat, wie dies in gleicher Weise betreffs der eisenbahnbau- und betriebstechnischen Interessen von der Eisenbahnprovinzialbehörde — bei

[1]) Sammlung von Vorschriften der Landesaufsichtsbehörde für Privateisenbahnen in Preußen, herausgegeben 1902 von dem Eisenbahnkommissar in Münster i. W.

Privatbahnen seitens des Kgl. Eisenbahnkommissars[1]) und für Staatsbahnen von der Kgl. Eisenbahndirektion — geschieht, der bereits bei dem Entwurfe des Eisenbahngesetzes in der vom Staatsministerium zu diesem Zwecke eingesetzten Kommission zutage getretenen Auffassung; er ist aber auch in der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts als zutreffend anerkannt worden.[2]) Denn gerade durch die Wahrnehmung der sämtlichen bei der Planfeststellung zu berücksichtigenden öffentlichen Interessen durch die eine Behörde, den Minister der öffentlichen Arbeiten, ist die Möglichkeit und die Gewähr dafür geboten, daß ein Ausgleich der polizeilichen und eisenbahntechnischen Interessen stattfindet.

Für die Prüfung, welche die Landespolizeibehörde gegenüber dem Bauplane vorzunehmen hat, und für das von ihr einzuschlagende Verfahren sind besondere Vorschriften nicht gegeben. Das Verfahren wird aber regelmäßig ähnlich den im Enteignungsgesetz v. 11. 6. 1874 für die Planfeststellung aufgestellten Regeln gehandhabt, zumal ja die nach § 4 des Eisenbahngesetzes durch den Minister der öffentlichen Arbeiten stattfindende Prüfung und Genehmigung der Bahnlinie bei Eisenbahnbauten an die Stelle des im Enteignungsgesetze allgemein geregelten „vorläufigen Planfeststellungsverfahrens" tritt.[3])

Der spezielle Bauentwurf wird von dem Eisenbahnunternehmer zunächst dem Minister vorgelegt. Erklärt dieser sich, nachdem der Entwurf mit den generellen Vorarbeiten und der Konzession als im wesentlichen übereinstimmend befunden ist, mit dem Projekt im allgemeinen einverstanden, so folgt nunmehr die landespolizeiliche Prüfung durch den Regierungspräsidenten unter Zuziehung der Eisenbahnaufsichtsbehörde, der Eisenbahndirektionen bezw. bei Privatbahnen des Eisenbahnkommissars.[4]) Die Vor-

---

[1]) Die gesetzlichen Befugnisse der ehedem die Staatsaufsicht über die Privateisenbahnen führenden Eisenbahnkommissariate werden jetzt von den zu Kgl. Eisenbahnkommissaren bestellten Präsidenten der Kgl. Eisenbahndirektionen wahrgenommen; § 7 VerwO f. d Staatseisenb. v. 15. 12. 1894 (GS. 1895 S 11) und Erl. d. Min d. öff Arb. v. 27 5 1896 (EisenbVBl. S. 207). Für das Verhältnis der Eisenbahnkommissare zu der Landespolizeibehörde ist das im wesentlichen noch jetzt gültige Regulativ v 24 11. 1848 (MinBl. S. 390) maßgebend. Demnach bilden beide einander koordinierte Behörden.

[2]) ſ Erl d. Min d. öff Arb. v. 12. 10. 1892 (EisenbVBl. S. 347) u. v. 27. 5. 1896 (EisenbVBl S 207); Entsch. d. OVG. v 28. 2. 1883 im Arch. f. Eisenbahnw. 1883 S. 38[illegible]; Fritſch S 25 Anm. 15; Gleim S. 176 u. 353.

[3]) OVG Bd. 9 S. 393; Seydel, Das Gesetz über die Enteignung usw. 1903 S 103.

[4]) Bezüglich der Mitwirkung des Eisenbahnkommissars bei der landespolizeilichen Prüfung ſ. Erl d Handelsmin v. 7. 11. 1877 und Erl d. Min d. öff. Arb. v. 27 5. 1896 (Allgem. VBl S 207). Die landespolizeiliche Prüfung findet nicht lediglich behufs Feststellung der gemäß § 14 des Eisenbahngesetzes erforderlichen

arbeiten nebst den Plänen werden zunächst in den einzelnen beteiligten Gemeinden und Gutsbezirken zur Kenntnisnahme und Geltendmachung etwaiger Einsprüche öffentlich ausgelegt, alsdann erfolgt die Prüfung der projektierten Anlage und die Erörterung der Einsprüche in einem dazu anzuberaumenden und in geeigneter Weise öffentlich bekanntzumachenden Termine an Ort und Stelle. Zu diesem Termine sind außer dem Eisenbahnunternehmer und bei Privatbahnen auch dem Eisenbahnkommissar die beteiligten Provinzial-, Kreis- und Gemeindebehörden sowie die an das Bahngebiet angrenzenden Grundeigentümer und sonstigen Interessenten hinzuzuziehen. Für diese bedarf es aber nur einer generellen Ladung ohne Namhaftmachung der einzelnen Beteiligten, wie sich auch eine vorherige öffentliche Auslegung der Baupläne dann erübrigt, wenn die Bahnlinie vor dem Termine abgesteckt und ausgepfählt ist.[1])

Um eine in allen Punkten erschöpfende Vorprüfung des Bahnprojekts herbeizuführen, ist stets dann, wenn durch den Bahnbau auch in den Geschäftskreis anderer staatlicher Behörden eingegriffen wird, eine Zuziehung dieser Behörden bei der landespolizeilichen Prüfung vorgeschrieben. So soll die Landespolizeibehörde nach einem Erl. d. Handelsmin. v. 5. 12. 1875 II 21211, falls zur Bahnanlage die Verwendung solcher fiskalischer Grundstücke erforderlich ist, die staatshoheitlichen Zwecken dienen, die Vertreter der in Frage kommenden Staatsverwaltung, und im Falle bergbauliche Interessen berührt werden, nach einem Erlasse v. 2. 5. 1887 (EisenbVBl. S. 271) Vertreter der beteiligten Bergwerke sowie Kommissare der Oberbergämter zur Begutachtung heranziehen.[2]) Bei einer Einwirkung der Eisenbahnanlage auf öffentliche Flüsse — Kreuzung oder notwendige streckenweise Verlegung öffentlicher Flüsse — hat die Strompolizei ihr Gutachten abzugeben. Deichpolizeiliche Interessen sind durch eine Beteiligung von Wasser- und Meliorationsbaubeamten an den Verhandlungen wahrzunehmen; zur Verhütung von Hochwasserschäden ist den in Mitleidenschaft gezogenen Behörden und Interessenten Gelegenheit zur Äußerung zu geben.[3]) Interessen der Provinzialverwaltung bezüglich durch die Eisenbahn berührter Provinzialstraßen

---

Anlagen statt, wie Seydel a. a. O. S. 113 ausführt, sondern überhaupt zur Erörterung der gesamten durch die Bahnanlage berührten polizeilichen Interessen.

[1]) Gleim S. 356 und der dort wiedergegebene MinErl. v. 25. 10. 1870.

[2]) Erl. v. 2. 5. 1887 (EisenbVBl. S. 271); Gleim S. 358; Seydel S. 117; Fritsch S. 25 Anm. 15; vgl. auch Erl. d. Handelsmin. v. 5. 12. 1845 II/21211, V/11658.

[3]) MinErl. v. 16. 6. 1902 (MinBl. S. 138) und Erl. v. 9. 6. 1898 (MinBl. S. 144) u. 26. 10. 1900 (MinBl. S. 279).

soll durch rechtzeitige Kenntnisgabe der betreffenden Sonderentwürfe an die Provinzialverwaltung Rechnung getragen, beim Widerstreit der Bahnanlage mit einem städtischen Bebauungsplane im Sinne des sogen. Baufluchtengesetzes v. 2. 7. 1875 soll dem betreffenden Gemeindevorstande sowie der Straßenpolizeibehörde durch den Eisenbahnunternehmer Mitteilung von dem Bauprojekt gemacht werden.[1]) Auch die Organe der Forstverwaltung sowie die Zoll- und Steuerbehörden sind mit ihren Wünschen und Ansichten zu hören, ebenso ist eine Zuziehung der Militärbehörde vorgeschrieben, wenn Garnisonstädte durch die Bahnlinie berührt werden.[2]) Wenn auch eine Erörterung und Berücksichtigung der zuletzt aufgeführten öffentlichen Interessen bereits bei Aufstellung der Projektierungsarbeiten durch den Eisenbahnunternehmer stattfinden soll, so ist doch deren Sicherung auch bei der landespolizeilichen Prüfung im Auge zu behalten.

Als hervorragende Aufgabe der Landespolizei stellt sich hier endlich die Wahrnehmung der wegepolizeilichen Interessen dar.

Die richtige Beurteilung des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und gemeinem Weg ist für die wirtschaftlichen Verhältnisse von weittragender Bedeutung. Ist man auf der einen Seite bemüht, dem sich in unserer Zeit des Verkehrs zu immer dichteren Maschen zusammenziehenden Netz der Eisenbahnen stets von neuem Raum zu schaffen und dabei auch die vorhandenen Wege ausweichen oder teils ganz fortfallen zu lassen, so drängt auf der anderen Seite bei dem Wachstum unserer Städte und Ortschaften wieder die Straße vor, die in den Eisenbahnen ein Hindernis und durch das verzweigte Schienennetz sich allenthalben beengt sieht.[3]) In wiederholten Erlassen der zuständigen Ressortminister[4]) ist der Landespolizeibehörde daher eine besondere Sorgfalt gerade bei Prüfung dieser wegepolizeilichen Fragen empfohlen worden, zumal auch die durch den Bahnbau bedingte Neuanlage, Veränderung

---

[1]) Erl. d Min. d. öff. Arb. v. 2. 4. 1880 (IV/1569); Eger S. 153 Anm. 203. Bezüglich des Einflusses des Enteignungsgesetzes auf Bahnanlagen vgl. Seydel S. 29 ff.; Eger S. 153 Anm. 203; Gleim S. 264 ff. und MinErl. v. 8. 5. 1876 II/6820, III/7428, V/3808. Wie Gleim S. 265 zutreffend bemerkt, ist Gegenstand des Baufluchtengesetzes v. 2. 7. 1875 nur die Regelung der Verhältnisse derjenigen Bauten, welche der baupolizeilichen Genehmigung bedürfen. Das Gesetz (insbesondere § 10 a. a. O.) findet somit gegenüber Eisenbahnanlagen keine Anwendung. Vgl. auch S. 36 dieser Abhandlung.

[2]) Erl. d. Handelsmin. v. 20. 7. 1874 II/17405, V/1278, v. 13. 6. 1878 (EisenbVBl. S. 183), v. 10. 2. 1882 IIa/1814, IV/437.

[3]) vgl. auch den Aufsatz „Eisenbahn und Wegerecht" von Otto Mayer im Arch. f. öff. R. Bd. 16 S. 38 ff. u. 203 ff., insbesondere hier S. 237/38.

[4]) Erl. v. 5. 11. 1880 (EisenbVBl. S. 537), v. 28. 3. 1898 (EisenbVBl. S. 91) u. v. 14. 12. 1898 (EisenbVBl. S. 338).

oder Einziehung von Wegen, die Beurteilung derselben als öffentliche oder Privatwege, insbesondere aber die Frage nach der Unterhaltungslast sehr leicht Anlaß zu Meinungsverschiedenheiten und Streitigkeiten geben können, wie dies die Erfahrung gelehrt hat.

Was zunächst die Verlegung und Einziehung öffentlicher Wege anbetrifft, so ist die Beschlußfassung hierüber nach § 57 ZustG. v. 1. 8. 1883 — abgesehen von einzelnen Ausnahmen in nicht unter dieses Gesetz fallenden Provinzen — der Wegepolizeibehörde übertragen. Da aber nach § 158 a. a. O. die der Landespolizeibehörde und dem Minister der öffentlichen Arbeiten nach §§ 4 u. 14 des Eisenbahngesetzes in Wegeangelegenheiten zustehenden Befugnisse aufrechterhalten sind, tritt an die Stelle des Beschlusses der Wegepolizeibehörde bei einer durch den Eisenbahnbau notwendig werdenden Verlegung oder Einziehung öffentlicher Wege die Planfeststellung durch den Minister. Es fragt sich nun, welche Rechtswirkung die durch die Planfeststellung bewirkte Einziehung oder Umlegung eines öffentlichen Weges ausübt und welche Gesichtspunkte die Landespolizeibehörde daher bei der Planprüfung zu beobachten hat. Als materieller Rechtsgrundsatz ist hier hervorzuheben, daß der Eisenbahnunternehmer bei einem Eingriff der Bahnanlage in das öffentliche Wegenetz die für den öffentlichen Wegeverkehr entstehenden Nachteile durch erforderliche Wegeverlegungen oder Neuanlage von Wegen — man bezeichnet die von dem Eisenbahnunternehmer als Ersatz für beim Eisenbahnbau in Anspruch genommenen neugeschaffenen Wege wohl als „eisenbahnrechtliche Ersatzwege“ [1]) — auszugleichen und die dadurch bedingte Mehrleistung zur Wegeunterhaltung zu tragen hat. Aufgabe des Bahnunternehmers ist es dagegen nicht, Wegeverbesserungen im Hinblick auf das durch den Bahnbetrieb naturgemäß wachsende Verkehrsbedürfnis vorzunehmen oder deswegen an der Wegeunterhaltung teilzunehmen, weil die Unterhaltungslast sich lediglich infolge dieser Verkehrssteigerung vermehrt hat. Grundsätzlich soll also nur jede unbillige Belastung des ordentlichen Wegebaupflichtigen vermieden und das durch das Bahnunternehmen bewirkte Mehr an der Unterhaltungslast — soweit nicht lediglich die Verkehrssteigerung in Frage kommt — von dem Eisenbahnunternehmer getragen werden.[2])

Bei Einziehung eines öffentlichen Weges erlischt natürlich die Unterhaltungspflicht; das Eigentum an der Wegefläche, dessen

[1]) s. Mayer im Arch. f. öff. R. Bd. 16 a. a. O. S. 204ff.

[2]) OVG. Bd. 9 S. 198, Bd. 10 S. 182, Bd. 17 S. 313, Bd. 30 S. 184, Bd. 32 S. 203; Preuß VerwBl. Bd. 28 S. 885.

Ausübung durch den öffentlichen Gebrauch des Weges gebunden war, ein dominium dormiens tritt nun wieder zu voller Wirksamkeit.[1]) — Schafft der Eisenbahnunternehmer als Ersatz für einen unterdrückten öffentlichen Weg einen neuen Weg dieser Art, so steht dieser Ersatzweg — wie auch ein als Ersatz geschaffener Privatweg — zunächst im Eigentum des Eisenbahnunternehmers. Der Übergang des Eigentums an dem Wegekörper erfolgt in beiden Fällen in den Formen des Privatsrechts. Während aber die Übernahme eines so neugeschaffenen Privatweges nicht erzwungen werden kann, dem Eisenbahnunternehmer dafür aber auch eine Unterhaltung dieses Ersatzweges ohne weiteres nicht obliegt, kann der ordentliche Wegebaupflichtige zur Übernahme eines als Ersatz geschaffenen öffentlichen Weges von der Aufsichtsbehörde regelmäßig angehalten werden. Bis zur Übernahme ist der Ersatzweg als Privatweg des Eisenbahnunternehmers anzusehen, allerdings ein Privatweg mit der Belastung, daß er dem öffentlichen Verkehr in der unbeschränkten und unbeschränkbaren Form eines öffentlichen Weges offenzuhalten ist.[2]) Die Unterhaltung als Ersatz geschaffener oder veränderter öffentlicher Wege ist mithin an sich Sache des ordentlichen Wegebaupflichtigen; eine öffentlichrechtliche Unterhaltungspflicht des Eisenbahnunternehmers kann nur durch Auflage gemäß § 4 des Eisenbahngesetzes bezw. § 14 des Enteignungsgesetzes begründet werden. Eine Auflage gemäß § 14 des Eisenbahngesetzes kann nicht in Frage kommen, da, wie weiter unten näher darzulegen ist, diese Bestimmung nur das anliegende Privateigentum schützen will und auf Anlagen in öffentlichem Interesse keine Anwendung findet.

Was nun die Auflage zur Wegeunterhaltung anbelangt, mit welcher der Eisenbahnunternehmer nach Maßgabe ihres Inhalts an die Stelle des öffentlichrechtlichen Wegebaupflichtigen tritt, so ist den Landespolizeibehörden durch mehrere Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten[3]) zur Pflicht gemacht worden, bei jedem in Betracht kommenden Wege genau festzustellen, inwieweit die Unterhaltungslast erschwert oder vergrößert und deshalb dem Eisenbahnunternehmer aufzuerlegen ist. Auch soll seitens der Landespolizeibehörden eine Verständigung der Parteien über die Tragung dieser Last angebahnt werden. Die Anordnung der Unterhaltungslast kann in der Art erfolgen, daß dem Unternehmer

---

[1]) vgl. Gleim S. 245; anders Wegeordnung für die Provinz Sachsen v. 11. 7. 1891 § 13.

[2]) s. Mayer im Arch. f. öff. R. Bd. 16 S. 215 ff.

[3]) Erl. v. 5. 11. 1880 (EisenbVBl. S. 537), 20. 6. 1874 (EisenbVBl. S. 317), 28. 3. 1898 (EisenbVBl. S. 98) u. 24. 10. 1900 (EisenbVBl. S. 511).

die Unterhaltung gewisser baulicher Anlagen, z. B. von Brücken[1]) oder bestimmt begrenzten Wegeteilen, auferlegt wird, oder daß ihm die Erstattung der Mehrkosten der Unterhaltungslast, sei es in einer Pauschalsumme oder in einer jährlich zu entrichtenden Quote der Gesamtkosten, zur Last fällt. Sollte nun auch im Einzelfalle die Auflage der Unterhaltungslast nicht ausdrücklich gemacht sein, so ist trotzdem prinzipiell daran festzuhalten, daß der Eisenbahnunternehmer für die Vermehrung der Unterhaltungslast aufzukommen hat.[2]) Die Unterhaltung eines Kreuzungsstückes hat der Unternehmer stets selbst zu besorgen, schon deswegen, weil dem Träger der allgemeinen Wegebaulast eine Einwirkung auf den Bahnkörper nicht zusteht.[3])

Bezüglich weiterer Folgen der Einziehung und Verlegung eines öffentlichen Weges sei hier nur kurz erwähnt, daß denjenigen, welche durch die wegebaupolizeiliche Veränderung Nachteile in der Benutzung dieser Wege erleiden oder welche Grundstücke an den betreffenden Wegen besitzen, ein Ersatzanspruch regelmäßig nicht zusteht, daß dagegen der Eigentümer eines an dem berührten Wege belegenen Hauses nach der ständigen Rechtsprechung zu Entschädigungsforderungen befugt ist, falls sein berechtigter Anspruch, die Straße als Verkehrsmittel für sein Haus zu erhalten, vereitelt wird.

Wie das Reichsgericht in verschiedenen Entscheidungen ausführt,[4]) fordert die Gemeinde, welche eine öffentliche Straße anlegt, die angrenzenden Grundbesitzer hiermit stillschweigend zur Errichtung von Häusern an dieser Straße auf; während sich alsdann die Grundbesitzer den gesetzlichen und polizeilichen Bedingungen und Beschränkungen bei der Bebauung ihrer Grundstücke unterwerfen müssen, bietet ihnen die Gemeinde dafür die Vorteile, welche das Angrenzen an eine öffentliche Straße eben mit sich bringt. Wenn nun auch das sich so ergebende private Benutzungsrecht, welches sich juristisch als eine durch stillschweigenden Vertrag begründete Servitut charakterisiert, dem Hauseigentümer kein Recht gibt, einer in öffentlichem Interesse vorgenommenen Veränderung der öffentlichen Straße zu widersprechen, so wird doch ein Entschädigungsanspruch für ihn dann anerkannt, wenn die vorhandene öffentliche Straße durch Verlegung oder Veränderung für ihn ausgeschaltet und das vorerwähnte Dienstbarkeitsverhältnis somit zu seinem Nachteil verändert wird. —

[1]) OVG. Bd. 24 S. 222.
[2]) OVG. Bd. 9 S. 198; Fritsch S. 53ff.; Gleim S. 217ff.
[3]) OVG. Bd. 9 S. 186.
[4]) Entsch. d RG. in Zivils. Bd. 7 S. 213, Bd. 10 S. 271, Bd. 56 S. 101. Dagegen Rechtsprechung für das Geltungsgebiet des gemeinen Rechts Bd. 6 S. 161 u. Bd. 7 S. 174; s. auch Gleim S. 242.

Bei der im Anschluß an die Bahnanlage erfolgenden Herstellung von neuen Wegen — eisenbahnrechtlichen Nebenwegen — insbesondere von Eisenbahnzufuhrwegen, muß notwendig unterschieden werden zwischen solchen Wegen, welche als Ergänzung des öffentlichen Wegenetzes im allgemeinen Verkehrsinteresse angelegt werden und deren Bau regelmäßig dem ordentlichen Wegebaupflichtigen obliegt, und andererseits den Wegen, welche von dem Eisenbahnunternehmer neu geschaffen werden, um einzelne Bahnhofsteile miteinander zu verbinden oder den noch fehlenden Anschluß der Bahn mit dem Wegenetz herzustellen. Nach der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts [1]) ist es Sache des Eisenbahnunternehmers, seine Transportanstalt an das öffentliche Wegenetz anzuschließen, da sonst die Bahn ihrer gesetzlichen Bestimmung als einer öffentlichen Straße nicht genügen kann. Damit ist nicht gesagt, daß der Zufuhrweg ein öffentlicher im Sinne des gemeinen Wegerechts sein muß, er kann vielmehr auch einen Teil der geschlossenen Bahnanlage bilden — alsdann ist über seine zivilrechtliche Natur kein Zweifel — oder sonst als Privatweg von dem Eisenbahnunternehmer geschaffen werden, und der private Wegecharakter wird regelmäßig allen denjenigen Eisenbahnzufuhrwegen innewohnen, für welche nicht ein besonderer Widmungsakt für den allgemeinen Verkehr eben durch Auflage bei der Planfeststellung vorliegt. Die rechtliche Natur dieser privaten Bahnzufuhrwege bedarf aber noch einer näheren Beleuchtung. Wohl sind sie Privatwege im juristischen Sinne, also Wege, deren rechtliche Natur sich nach den Regeln des Privatrechts bestimmt, an denen nicht wie bei öffentlichen Wegen ein Gemeingebrauch besteht. Da die Zufuhrwege aber in so ausgeprägtem Maße dem öffentlichen Verkehr dienen und sie damit auch äußerlich den öffentlichen Wegen tatsächlich gleichstehen, gewinnt ihre Charakterisierung ein besonderes Interesse.

Wenn die Polizeibehörde schon allgemein auch auf Privatwegen auf Grund des bekannten Landrechtsatzes § 10 II, 17 zu sicherheitspolizeilichen Maßnahmen befugt ist, so muß ihre Tätigkeit auf den Eisenbahnzufuhrwegen mit Rücksicht auf den sich hier abspielenden öffentlichen Verkehr von erhöhter Bedeutung sein, wenn sie sich allerdings auch hier innerhalb des Rahmens der Sicherheitspolizei zu halten hat. Gehörige Beleuchtung, Entfernen

---

[1]) OVG. Bd. 17 S. 313, Bd. 32 S. 203: hier werden die Bahnhofszufuhrwege als begriffsmäßig nicht öffentliche Wege des gemeinen Wegerechts bezeichnet; nach Entsch. Bd. 10 S. 215 kann aber der Eisenbahnunternehmer bei der landespolizeilichen Feststellung des Projekts gezwungen werden, öffentliche Zufuhrwege, welche der allgemeinen Wegepolizei unterstehen, zu den Bahnhöfen zu bauen.

von verkehrsstörenden Wegehindernissen dürften als regelmäßige polizeiliche Forderungen hier zu erwähnen sein.[1])

Die Eisenbahnzufuhrwege, deren in der Regel private Natur — wie Mayer[2]) zutreffend ausführt — u. a. schon daran erkennbar ist, daß der Eisenbahnunternehmer sie jederzeit durch Einziehung in eine Art Bahnsteigsperre nach außen hin abzuschließen befugt ist, können durch einen Willensakt eines „Rechtssubjekts öffentlicher Verwaltung" (Provinz, Kreis, Gemeinde), nämlich durch Übernahme zu öffentlichen Wegen werden; alsdann „handelt es sich um eine vollständige Änderung ihrer rechtlichen Natur".[3]) Sie behalten aber alsdann noch gegenüber öffentlichen Wegen die Besonderheit, daß sie ihrer Bestimmung als Bahnzufuhrwege nicht ohne weiteres entzogen werden können, daß vielmehr bei einem etwaigen Wegeeinziehungsverfahren die Eisenbahnverwaltung ihr Interesse an den Zufuhrwegen zur vollen Geltung bringen kann. Die Landespolizeibehörde kann also unter Berücksichtigung der erwähnten Gesichtspunkte bei der landespolizeilichen Prüfung einen Bahnhofszufuhrweg entweder als eine private, der Einwirkung der Wegepolizei nur beschränkt unterliegende Anlage des Eisenbahnunternehmens genehmigen, oder sie kann dem Unternehmer die Schaffung eines öffentlichen Zufuhrweges auferlegen, der dann der allgemeinen Zuständigkeit der Ortspolizei nicht entzogen ist.[4]) Dem ordentlichen Wegebaupflichtigen kann im Eisenbahnbauplan die Anlegung eines öffentlichen Weges ohne seine Zustimmung nicht auferlegt werden, da nach den Bestimmungen des Eisenbahn- wie des Enteignungsgesetzes derartige Auflagen nur dem Unternehmer gemacht werden können.[5]) Im Zweifel gelten, wie das Oberverwaltungsgericht entschieden hat, Bahnzufuhrwege als Teil der Bahnanlage, als Privatwege der Eisenbahnverwaltung, es sei denn, daß der Weg zugleich zur Durchführung des öffentlichen Verkehrs bestimmt ist.[6])

[1]) s. z. B. Entsch. d. OVG. v. 8. 3. 1884 (Arch. f. Eisenbahnw. 1884 S. 241); Entsch. v. 28. 9. 1892 (Arch. f. Eisenbahnw. 1893 S. 193); Fritsch S. 53; Eger S. 557; Mayer im Arch. f. öff. R. Bd. 16 S. 205 ff.

[2]) Mayer a. a. O. S. 214.

[3]) OVG. Bd. 15 S. 28; anders nach französischem Recht, wo ein dem öffentlichen Verkehr dienender Zufuhrweg auch dann schon als öffentlicher Weg gilt, wenn er noch der Eisenbahnverwaltung gehört; vgl. Mayer a. a. O. S. 208 Anm. 7.

[4]) Die Staatseisenbahnverwaltung übernimmt die Herstellung von Zufuhrwegen regelmäßig nur insoweit, als sie innerhalb des Bahngebiets fallen; vgl. Erl. v. 7. 12. 1887 II b/18025 u. v. 3. 9. 1890 u. Gleim S. 222 ff.; letzterer bekämpft die oben wiedergegebene Ansicht des OVG., daß der Eisenbahnunternehmer unter Umständen zur Anlegung eines Zufuhrweges verpflichtet sei; s. auch Erl. v 5. 11. 1880 (EisenbVBl. S. 537) u. v 14. 12. 1898 (EisenbVBl. S. 338.)

[5]) OVG. Bd. 32 S. 203.

[6]) OVG. Bd. 10 S. 215 u. Bd. 15 S. 285; Erkenntnis v. 29. 11. 1906 (Arch. 1907 S. 1030).

Ähnliches wie für die Zufuhrwege gilt für die Bahnhofsvorplätze, die im allgemeinen für die Anfahrt und Aufstellung der Fuhrwerke bestimmten Plätze vor den Stationen. Ist über ihre Unterhaltung eine besondere Bestimmung nicht getroffen und liegen sie innerhalb des Bahngebiets — und dieses ist zum mindesten bei den Hauptbahnen die Regel —, so gelten sie als private Anlagen, als Zubehör der Bahn.[1]) Für sie greift aber die besondere Vorschrift Platz, daß wegen ihrer Gebrauchsbestimmung für den öffentlichen Straßenverkehr der Bahnunternehmer die Aufstellung der Wagen ohne einen Vergütungsanspruch gestatten muß.[2])

Endlich sei hier noch erwähnt, daß es zur Mitbenutzung öffentlicher Wege in der Längsrichtung als Bahnkörper außer der mit der Planfeststellung erfolgenden polizeilichen Genehmigung der Zustimmung des Wegeeigentümers und des Wegebaupflichtigen bedarf, da diese Benutzung nicht unter den gemeinen Gebrauch fällt; die Benutzung kann nötigenfalls im Enteignungsverfahren erzwungen werden. Handelt es sich dagegen lediglich um eine Kreuzung öffentlicher Wege, so ist im allgemeinen eine besondere Anhörung oder Zustimmung Dritter nicht erforderlich.[3])

Was im vorstehenden bezüglich der Prüfung und Genehmigung einer neuen Bahnanlage gesagt ist, greift auch bei Änderung der genehmigten Bahnanlage, überhaupt bei allen den Bahnkörper berührenden neuen baulichen Maßnahmen Platz.[4])

b) § 14 des Eisenbahngesetzes von 1838.

Eine weitere Befugnis von großer praktischer Bedeutung ist der Landespolizeibehörde gegenüber den Eisenbahnen durch § 14 des Eisenbahngesetzes gegeben, nach dem der Eisenbahnunternehmer verpflichtet ist, diejenigen Anlagen einzurichten und zu unterhalten, „welche die Regierung an Wegen, Überfahrten, Triften, Einfriedigungen, Bewässerungs- oder Vorflutanlagen usw. nötig findet, damit die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachteile in Benutzung ihrer Grundstücke gesichert werden". Im Abs. 2 dieser gesetzlichen Vorschrift wird die Eisenbahngesellschaft, falls „die Notwendigkeit solcher Anlagen erst nach Eröffnung der

---

[1]) Preuß. VerwBl. Bd. 11 S. 576; Johow Bd. 25 C 75; s. auch Betriebsordnung von 1904 § 78 Ziff. 7.

[2]) Erl. v. 17. 8. 1843 (MinBl. S. 250); Gleim S. 218.

[3]) OVG. Bd. 10 S. 198; Fritsch S. 57; Gleim S. 246 und die hier erwähnte abweichende Regelung in der Wegeordnung für die Provinz Sachsen v. 11. 7. 1891.

[4]) OVG. Bd. 42 S. 215 (MinErl. v. 23. 6. 1908, Min. d. öff. Arb. V D/11723, Min. d. Inn. II a/5567).

Bahn durch eine mit den benachbarten Grundstücken vorgehende Veränderung" entsteht, zwar auch zu deren Einrichtung und Unterhaltung verpflichtet, „jedoch nur auf Kosten der dabei interessierten Grundbesitzer, welche deshalb auf Verlangen der Gesellschaft Kaution zu stellen haben".

Die Anlage einer Eisenbahn bringt für viele Grundeigentümer eine Entziehung von wirtschaftlichen Vorteilen oder die Zufügung von Nachteilen mit sich, zu deren Ausgleich die allgemeinen zivilrechtlichen Vorschriften keinen genügenden Schutz gewähren. Es erschien daher nur billig, den betroffenen Grundbesitzern über das allgemeine privatrechtliche Maß hinaus einen wenn auch nur beschränkten Schutz öffentlichrechtlicher Natur zu gewähren, und diesen Zweck verfolgt eben der § 14 des Eisenbahngesetzes. Er verpflichtet den Eisenbahnunternehmer nicht zu solchen Anlagen, welche zum Zwecke des Schutzes der Umgebung der Eisenbahnen gegen Gefahren und Nachteile notwendig sind, sondern nach seinem Wortlaut zu den Vorkehrungen, welche die Regierung zu diesem Zwecke für nötig erachtet. Mit dieser klaren Bestimmung ist der Charakter des § 14 des Eisenbahngesetzes als einer öffentlichrechtlichen Norm und der von der Regierung gemachten Auflage als eines landespolizeilichen Akts deutlich gekennzeichnet.[1] Die Frage, ob und nötigenfalls welchen Inhalts eine derartige Auflage dem Eisenbahnunternehmer zu machen ist, bleibt also dem Ermessen der Regierung überlassen. Aber auch bei dieser Anordnung ist der Regierungspräsident als Landespolizeibehörde zu endgültiger Entscheidung nicht befugt. Er handelt vielmehr auch hier als Kommissar des Ministers der öffentlichen Arbeiten, dem ja nach § 4 a. a. O. die Genehmigung der Bahnlinie in ihrer Durchführung durch alle Zwischenpunkte vorbehalten ist. Es ist daher auch hier die Gewähr dafür geboten, daß in der Ministerialinstanz die landespolizeilichen mit den bau- und betriebstechnischen Interessen in die nötige Übereinstimmung gebracht werden.[2] Nur wenn der Eisenbahnunternehmer sich mit der ihm von der Landespolizeibehörde gemachten Auflage einverstanden erklärt hat, bedarf es nicht der ministeriellen Festsetzung, es sei denn wiederum, daß die der Eisenbahnaufsichtsbehörde anvertrauten Interessen durch diese Auflage mit berührt werden.[3]

[1]) Eger S. 372.

[2]) OVG. Bd. 9 S. 398 (Preuß. VerwBl. Bd. 28 S. 885); Erl. d. Min. d. öff. Arb. v. 12. 10. 1892 (EisenbVBl. S. 347). — Gegen die Entscheidung des Regierungspräsidenten findet nur die Rekursbeschwerde an den Minister der öff. Arb. statt; § 58 ZustG. v. 1. 8. 1883; Entsch. d. OVG. v. 3. 3. 1883 (Arch. S. 411).

[3]) Erl. v. 12. 10. 1892 (EisenbVBl. S. 347).

Voraussetzung für die Anwendung des § 14 ist die Gefährdung oder Beeinträchtigung benachbarter Grundbesitzer durch die Eisenbahnanlage. Der Ausdruck „benachbart" ist hier nicht so scharf zu fassen, daß nur die unmittelbar an die Bahnanlage angrenzenden Besitzer für die Vergünstigung des § 14 in Frage kämen. Es kann nur dem Sinne des Gesetzes entsprechen, ist auch in der Verwaltungspraxis stets anerkannt worden, daß auch für solche gefährdete Grundbesitzer Fürsorge zu treffen ist, deren Grundstücke zwar nicht unmittelbar an dem Bahnplanum liegen, aber durch das Bahnunternehmen und die erforderlichen Bauten, wie Entwässerungsanlagen, Triften usw., doch mitberührt werden.[1])

Unter den „Anlagen" im Sinne des § 14 sind die dort einzeln aufgeführten und ähnliche Anlagen, wie die Durchführung einer vorhandenen Drainageleitung durch den Bahnkörper oder Anlegung von sogen. Schutzstreifen (allerdings nur zum Schutze der Anlieger, nicht aus öffentlichem Sicherheitsinteresse!), zu verstehen.[2]) Die Auflagen können aber nur dem Eisenbahnunternehmer, nicht auch dritten Personen gemacht werden. So kann auf Grund des § 14 nicht dem Wegebaupflichtigen die Unterhaltung einer neuherzustellenden Wegestrecke oder einem Eisenbahnanlieger die Beseitigung einer Aufforstung an der Bahn und Anlage von Schutzstreifen auferlegt werden.[3]) Der Schutz des § 14 ist weiter nur auf die Privatinteressen der berührten Grundbesitzer beschränkt, also nicht auf Anlagen ausdehnbar, die im öffentlichen Interesse notwendig werden, wie öffentliche Wege als solche oder unter Umständen Brandschutzstreifen.[4]) Er bezweckt ferner nur die Sicherung gegen Nachteile und Gefahren; es sollen also den Anliegern auf Kosten des Eisenbahnunternehmers nicht etwa besondere Vorteile zugewendet werden. Endlich ist billigerweise dem Unternehmer die Herstellung von Anlagen zur Sicherung der angrenzenden Grundbesitzer nur insoweit aufzuerlegen, als die dadurch entstehenden Kosten in angemessenem Verhältnis zu den Interessen stehen, welche gewahrt werden sollen.[5]) Die Befugnis der Regierung zur Anordnung von Sicherungsanlagen besteht auch nach der Betriebseröffnung noch fort.[6]) Für diejenigen Fälle,

---

[1]) Gleim S. 300.

[2]) Rekursbesch. v. 3. 6. 1887 (Arch. 1906 S. 684); Preuß. VerwBl. Bd. 21 S. 49.

[3]) OVG. Bd. 32 S. 203 (Preuß. VerwBl. Bd. 21 S. 49).

[4]) Entsch. d. OVG. v. 4. 6. 1897 (Arch. S. 1021). Eine Auflage zur Anlegung von Schutzstreifen zur Sicherung der Allgemeinheit gegen Feuersgefahr kann nur gemäß § 14 des Enteignungsgesetzes ergehen.

[5]) Rekursbesch. v. 26. 11. 1881 IV/4469, v. 22. 8. 1882 IV/2621; Seydel S. 89; Gleim S. 304.

[6]) OVG. Bd. 9 S. 396.

in denen sich die Notwendigkeit solcher Anlagen nach der Inbetriebsetzung lediglich infolge Veränderungen der benachbarten Grundstücke ergibt, ist im Abs. 2 des § 14 des Eisenbahngesetzes die Vorschrift getroffen, daß die interessierten Grundbesitzer die Kosten der Einrichtung und Unterhaltung zu tragen haben. Es entsteht nun die Frage, ob die Landespolizeibehörde auch dann noch nach der Eröffnung der Bahn zu Auflagen berechtigt ist, wenn ein Bedürfnis hierfür zutage tritt, ohne daß derartige Änderungen mit den Nachbargrundstücken vorgegangen sind? In der Beantwortung dieser Frage hat sich die Anschauung im Laufe der Zeit geändert. Die nunmehr in der Rechtsprechung als auch in der Verwaltungspraxis festgehaltene Auffassung geht dahin, daß der Regierung auch in diesem Falle die ihr im § 14 a. a. O. beigelegte Befugnis zusteht.[1]) Diese zutreffende Auslegung kann meines Dafürhaltens schon aus dem Wortlaute der gesetzlichen Bestimmung entnommen werden; sie entspricht aber auch dem Sinne des Gesetzes, das hier durch die regierungsseitigen Auflagen an den Eisenbahnunternehmer zugunsten der gefährdeten Grundbesitzer einen dauernden Sicherheitszustand für diese schaffen will.

c) § 14 des Enteignungsgesetzes von 1874.

Die vorstehenden Ausführungen bezogen sich auf Anordnungen der Landespolizeibehörde, ganz unabhängig davon, ob auch die Einleitung des Enteignungsverfahrens für die Bahnanlage erforderlich ist. Es sei nun hier noch mit wenigen Worten auf eine dem § 14 des Eisenbahngesetzes entsprechende Vorschrift für das Enteignungsverfahren, nämlich § 14 des Enteignungsgesetzes von 1874, und das Verhältnis beider Vorschriften zueinander eingegangen. Beide Paragraphen haben im allgemeinen einen übereinstimmenden Inhalt, wie ja auch der § 14 des Enteignungsgesetzes aus dem § 14 des Eisenbahngesetzes übernommen, aber naturgemäß im Rahmen des Enteignungsgesetzes auf alle öffentlichen Unternehmungen ausgedehnt ist. Wesentlich unterscheidet sich § 14 des Enteignungsgesetzes von der älteren Bestimmung aber dadurch, daß er nicht nur den Schutz von Privatinteressen bezweckt, sondern auch die gefährdeten öffentlichen Interessen in den Kreis seiner Regelung einbezieht. Er weicht weiter von § 14 des Eisenbahngesetzes darin ab, daß er die Unterhaltungslast verschieden regelt, und daß er als eine besondere Vorschrift des Enteignungsrechts der zuständigen Behörde nur so lange die Be-

[1]) Gleim S. 308; Eger S 376 Anm. 221; Entsch des Kompetenzkonfliktgerichtshofes v 25. 6. 1855 (JustMinBl. S. 335); Erl. d. Handelsmin. v 30. 9. 1857 (MinBl. S. 179); Seydel S. 83 und die dort angezogenen Entscheidungen.

fugnis zur Anordnung von Auflagen verleiht, als das Enteignungsverfahren fortdauert. Der Abs. 2 des § 14 des Eisenbahngesetzes fehlt also in der entsprechenden Vorschrift des Enteignungsgesetzes. Zuständig zu der Anordnung ist hier auch nicht die Landespolizeibehörde, sondern der Bezirksausschuß (§ 150 ZustG. v. 1. 8. 1883). —

Sind bei der speziellen Prüfung des Bauplans an Ort und Stelle seitens der Landespolizeibehörde alle Einwendungen und Vorschläge der hinzugezogenen Behörden und Interessenten erörtert und in einem Protokoll festgelegt worden[1]) und ergeben sich vom Standpunkt der bezeichneten polizeilichen Interessen keine Bedenken gegen den vorgelegten Bauplan, so hat die Landespolizeibehörde — wie auch die Eisenbahnaufsichtsbehörde — den Entwurf mit dem Prüfungsvermerk zu versehen und ihn alsdann unter gutachtlicher Berichterstattung über das Ergebnis der Prüfung und Beifügung des gesamten Materials dem Minister zur Genehmigung und Festlegung vorzulegen.[2])

3. Leitung des Enteignungsverfahrens bei der definitiven Planfeststellung bis zur Beschlußfassung.

Die ministerielle Planfeststellung bildet die notwendige Voraussetzung für das Enteignungsverfahren, welches sich bei dem Bau einer Eisenbahn regelmäßig erforderlich erweisen wird.[3]) Die Genehmigung des Bauplans tritt hier an die Stelle der im § 15 des Enteignungsgesetzes geregelten sogen. vorläufigen Planfeststellung. Auf Antrag des Unternehmers erfolgt nunmehr gemäß § 18 a. a. O. das Verfahren behufs definitiver Feststellung des Plans. In diesem Verfahren sollen auf Grundlage der vorläufigen Planfeststellung die privaten Interessen der betroffenen Grundstücksbesitzer wie auch die Interessen der beteiligten Gemeinden erörtert, ihre Einwendungen gehört und entschieden und hiernach der Plan in seinen einzelnen Teilen endgültig festgestellt werden.

---

[1]) Das Protokoll ist von den Vertretern der Landespolizei- und Eisenbahnaufsichtsbehörde zu vollziehen (MinErl v. 23. 8 1896, EisenbVBl. S. 259).

[2]) Die Kosten der landespolizeilichen Prüfung sind, da es sich um Akte der allgemeinen staatlichen Aufsicht handelt, auf fiskalischen Fonds zu übernehmen (Erl. v. 17. 10. 1900, MinBl. S. 278).

[3]) Das Enteignungsverfahren beginnt aber bereits mit § 15 des Enteignungsgesetzes, also bei Eisenbahnen mit der ministeriellen Planfeststellung. Seydel S. 111 ff.

Gemäß § 150 ZustG. ist zu der nach § 18 des Enteignungsgesetzes vorgesehenen Prüfung der Regierungspräsident zuständig, die Entscheidung erfolgt nach § 21 a. a. O. durch die Spruchbehörde, den Bezirksausschuß. Nachdem von dem Unternehmer für jeden Gemeinde- und Gutsbezirk ein Auszug aus dem vorläufig festgestellten Plane dem Regierungspräsidenten vorgelegt ist, werden Plan und Beilagen 14 Tage offen ausgelegt und die Zeit der Offenlegung ortsüblich bekanntgegeben. Ein von dem Regierungspräsidenten ernannter Kommissar[1]) beraumt zur Erörterung der etwa erhobenen Einwendungen einen Termin an Ort und Stelle an, zu welchem die Reklamanten sowie die betreffenden Gemeinde- und Gutsvorsteher zuzuziehen sind. Damit dieses Verfahren nicht durch rein formale Wiederholungen solcher Fragen, die bereits bei der ministeriellen Planfeststellung erledigt sind, verzögert wird, sollen von dem Enteignungskommissar der Inhalt der landespolizeilichen Prüfungsverhandlungen und die Entscheidung des Ministers herangezogen und bei der Beurteilung möglichst berücksichtigt werden.[2]) Der Kommissar hat die das Ergebnis der Verhandlungen darlegende Niederschrift zu beglaubigen und die Vorgänge alsdann dem Bezirksausschusse zur zuständigen Beschlußfassung und Feststellung vorzulegen.

4. Landespolizeiliche Abnahme der Bahnanlage vor der Inbetriebsetzung.

Da die Anlage einer Eisenbahn, wie dargelegt, nach einem genau umgrenzten und genehmigten Plane zu erfolgen hat, so bedarf es auch der Prüfung, ob die Bauausführung dem Projekte in allen Punkten gefolgt ist. Dieser Forderung trägt § 22 des Eisenbahngesetzes Rechnung, welcher bestimmt: „Die Bahn darf dem Verkehre nicht eher eröffnet werden, als nach vorgängiger Revision der Anlage von der Regierung die Genehmigung dazu erteilt worden". Die hier der Regierung vorbehaltene Genehmigung der Betriebseröffnung ist durch § 159 ZustG. dem Minister der öffentlichen Arbeiten übertragen worden.[3]) Die Genehmigung soll erst nach vorangegangener Revision erfolgen. Diese Revision,

[1]) Zu Kommissaren sollen in der Regel die Dezernenten der Regierung für Enteignungssachen bestellt werden (Erl. v. 22. 5. 1899, MinBl. S. 89 und vom 12. 6. 1902, MinBl. S. 111).

[2]) Seydel S. 139.

[3]) Gleim S. 412ff.; Fritsch S. 31 Anm. 37—39. Bereits vor dem Inkrafttreten des ZustG. hatte sich der Minister diese Genehmigung vorbehalten; s. Erl. v. 1. 1. 1870 und 9. 3. 1876.

welche man als Abnahme zu bezeichnen pflegt und welche die Projektmäßigkeit des vollendeten Eisenbahnbaues zu prüfen und festzustellen hat, erfolgt gemeinschaftlich durch den Regierungspräsidenten vom landespolizeilichen Standpunkte aus und von der Eisenbahnaufsichtsbehörde (Eisenbahndirektion bezw. Eisenbahnkommissar) in bau- und betriebstechnischer Hinsicht. Auf die Anzeige des Unternehmers, daß die Bahn vollendet sei, wird von beiden Behörden ein gemeinschaftlicher Termin anberaumt, zu welchem der Eisenbahnunternehmer und zweckmäßig auch diejenigen Behörden und Interessenten zuzuziehen sind, welche bereits bei der landespolizeilichen Prüfung gehört worden sind. Auf welche Punkte die Abnahme sich im einzelnen zu beziehen hat, ist nicht besonders vorgeschrieben. Sie wird aber naturgemäß die gesamte Bahnanlage, den Bahnbau und die Betriebsmittel, und die landespolizeiliche Revision insbesondere die Schutz- und Sicherheitsvorkehrungen einschließlich der dem Unternehmer nach § 14 des Eisenbahngesetzes gemachten Auflagen zu umfassen haben. Wie in dem wiederholt angezogenen Erlasse v. 12. 10. 1892 (EisenbVBl. S. 347) auch für diese landespolizeiliche Tätigkeit hervorgehoben ist, handeln die Regierungspräsidenten gleich den Eisenbahnaufsichtsbehörden bei der Revision der im Bau vollendeten Eisenbahnanlage als Kommissare des Ministers der öffentlichen Arbeiten, dem sie die bei der Prüfung sich ergebenden Anstände zur Entscheidung vorzutragen haben, falls sich eine gütliche Erledigung nicht erreichen läßt. Die Genehmigung zur Betriebseröffnung erteilt der Minister der öffentlichen Arbeiten auf Grund des ihm über die erfolgte Revision mit dem gemeinschaftlichen Gutachten der beiden Prüfungsbehörden überreichten Berichts. Die genehmigte Verkehrseröffnung ist außer im Reichs- und Staatsanzeiger auch in den betreffenden Amts- und Kreisblättern bekanntzugeben.[1])

III. Ortspolizeiliche Zuständigkeit hinsichtlich der Eisenbahnen.

Neben der von Orts- und Landespolizeibehörden verwalteten allgemeinen Polizei ist für einzelne Gebiete der staatlichen Verwaltung noch die Zuständigkeit besonderer Polizeibehörden begründet worden. So machte sich für das Eisenbahnwesen wegen der besonderen Interessen und der eigenartigen Verhältnisse des Betriebes die Einführung einer mit spezieller Erfahrung und Sachkunde auch auf technischem Gebiete ausgerüsteten Polizeibehörde

[1]) Eger S. 570.

erforderlich, und es wurde darum durch § 23 des Gesetzes von 1838 die Handhabung der Eisenbahnpolizei „nach einem darüber von dem Minister der öffentlichen Arbeiten zu erlassenden Reglement" der Eisenbahngesellschaft selbst übertragen.[1]) Die Verordnung, welche Inhalt und Handhabung der Eisenbahnpolizei bestimmt, ist die vom Bundesrat unter dem 4. 11. 1904 erlassene Eisenbahnbau- und Betriebsordnung, welche in ihrem Abschn. 5 in den §§ 74—76 von der Bahnpolizei handelt.

1. Begriff der Eisenbahnpolizei.

Die Eisenbahnpolizei ist in derselben Weise wie die allgemeine Polizei Trägerin der Staatshoheit. Jene wie diese leiten ihre Befugnisse aus ein und derselben Quelle her, nämlich aus der Polizeigewalt des Staates, die begrifflich unteilbar ist und eine Einheit bildet, wenn ihre Ausübung auch nach der Organisation der Staatsverwaltung verschiedenen Behörden übertragen und in mehrere Instanzen gegliedert ist. Während aber für die allgemeine Polizei der bekannte Landrechtssatz (§ 10 II, 17 ALR.) Vollmacht und Rahmen der Polizeigewalt bildet und neben dessen grundsätzlicher Beschränkung auf das Gebiet der Sicherheitspflege auf Grund besonderer gesetzlicher Vorschriften in einigen Fällen auch eine Zuständigkeit der Polizei zur Pflege von Wohlfahrtsinteressen begründet ist,[2]) findet die Bahnpolizei durch § 75 der Betriebsordnung eine engere örtliche und sachliche Begrenzung.

Die Zuständigkeit der Bahnpolizei und ihrer Aufsichtsbeamten ist räumlich auf das Bahngebiet beschränkt. Unter Bahngebiet ist der gesamte äußere Herrschaftsbereich des Eisenbahnunternehmens zu verstehen, der Schienenweg mit allem, was ihn schützt und sichert, Dämmen, Gräben, Böschungen, Brücken usw., weiter Bahnhöfe, Stationen, Haltestellen — mithin der gesamte, dem Transportbetriebe dienende Teil der Eisenbahnanlage, unabhängig von den privatrechtlichen Eigentumsgrenzen —. Was hiernach als Bahngebiet zu gelten hat, ist im einzelnen Falle Tatfrage.[3])

Die sachliche Zuständigkeit der Bahnpolizei ist durch § 75 Abs. 1 der Betriebsordnung dahin umschrieben, daß sie sich auf

---

[1]) Daneben kommen als Gebiete einer besonderen Polizei in Betracht die Bergpolizei, Fischerei-, Deichschutz-, Stromschiffahrts- und Hafenpolizei usw.

[2]) S. Zelle, Handb. d. öffentl. bürgerl. R., Berlin 1904, S. 155; Preuß. VerwBl. Bd. 28 S. 177; vgl. z. B. Gesetz v. 2. 6. 1902 gegen die Verunstaltung landschaftlich hervorragender Gegenden (GS. S. 159); auch das sogen. „Verunstaltungsgesetz" v. 15. 7. 1907 (GS. S. 260); ferner § 18 RGewO. in der Fassung v. 16. 7. 1900 (RGBl. S. 871): Belästigungen!

[3]) Fritsch S. 31 Anm. 43; v. Arnstedt S. 248; OVG. Bd. 23 S. 373/74, Bd. 24 S. 403—407, Bd. 32 S. 223.

alle die Maßnahmen beschränkt, „welche zur Handhabung der für den Eisenbahnbetrieb geltenden Polizeiverordnungen erforderlich sind". Die Aufgabe der Bahnpolizei teilt sich hiernach in Sicherheitsvorschriften, welche im Interesse des Eisenbahnunternehmers erlassen worden, und in solche Maßnahmen, welche mit der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs den Schutz des Publikums bezwecken.[1])

2. Abgrenzung der Zuständigkeit der Orts- und Eisenbahnpolizei, insbesondere auf dem Gebiete der Sicherheitspolizei; Entscheidung von Meinungsverschiedenheiten beider Organe.

Wo diese speziell geregelte Zuständigkeit der Bahnpolizei gegeben ist, bleibt für die generellen Befugnisse der allgemeinen,[2]) insbesondere der Ortspolizei regelmäßig kein Platz. Die Grenzen des Bahngebietes bilden in der Regel auch die Grenzen für die allgemein umschriebenen Funktionen der Ortspolizei, und eine sachliche Zuständigkeit der letzteren wird aufgehoben, sobald und soweit die Zuständigkeit der Eisenbahnpolizei begründet ist. Denn es würde dem Grundsatz der Einheit der staatlichen Polizeigewalt widersprechen, ließe sich auch mit einer geordneten Handhabung der Polizei nicht vereinbaren, wenn dieselben öffentlichen Interessen innerhalb eines bestimmten örtlichen Wirkungskreises von verschiedenen polizeilichen Behörden wahrgenommen würden. Damit ist nicht gesagt, daß die allgemeine Polizei in der Geltendmachung von ihrer Obhut unterliegenden Interessen dann immer gehindert wäre, wenn hierdurch auch im Einzelfalle in das Interessengebiet der Bahnpolizei übergegriffen werden müßte. Auch werden durch die besonderen Befugnisse der Bahnpolizei solche das Eisenbahnunternehmen betreffenden Maßnahmen der Ortspolizei nicht berührt, für welche eine alleinige Zuständigkeit dieser Behörde begründet ist; es sei hier nur auf das Gebiet der Baupolizei hingewiesen,[3]) von welcher des weiteren noch die Rede sein wird. Im allgemeinen

[1]) s. Entsch d. RG. in Strafs. Bd 10 S. 323.

[2]) Da die Grenze zwischen allgemeinpolizeilichen und Eisenbahnbetriebsinteressen oft schwer genau festzulegen ist, ist für einige häufig wiederkehrende Fälle der Landespolizei eine Zuständigkeit bei bahnpolizeilichen Maßnahmen durch die Betriebsordnung ausdrücklich eingeräumt worden. Vgl z. B. §§ 46, 8 u. 18, 6 a. a. O. (Schranken an Übergängen mit geringem Verkehr dürfen mit Genehmigung der Landespolizeibehörde geschlossen gehalten werden.)

[3]) vgl. v. Arnstedt S. 249; OVG. Bd. 9 S. 238 ff. (Preuß. VerwBl. Bd. 28 S. 177).

läßt sich aber sagen, daß die Befugnisse der Ortspolizei gegenüber der Bahnpolizei auf diejenige Wirksamkeit beschränkt sind, für welche das Eisenbahnunternehmen nicht als eine „besondere, eigengeartete Verkehrs- und Transportanstalt" in Betracht kommt.[1]) Ist somit der Amtsbereich der Bahnpolizei gesetzlich auch nur allgemein umgrenzt und eine begriffliche Scheidung der bahnpolizeilichen Befugnisse von denen der Ortspolizei auch nicht tunlich, so haben sich doch in der Wissenschaft, in der Theorie sowohl als auch besonders in der Rechtsprechung der Gerichte,[1]) bestimmte Grundsätze entwickelt, welche einen geeigneten Rahmen für die Betätigung der beiden einander koordinierten Polizeiorgane nebeneinander bilden können. Es wird daher, soweit nicht eine ausdrückliche Zuständigkeit gesetzlich begründet ist, mehr oder weniger auf ein beiderseitiges Einvernehmen ankommen, um Reibungen, wie sie sich gerade auf dem Gebiete der allgemeinen Sicherheits- und Ordnungspolizei leicht einstellen können, z. B. bei Verfolgung von Verbrechern bis auf das Bahngebiet, Handhabung der Sittenpolizei auf den Bahnhöfen, Bewachung durchreisender Fürstlichkeiten usw., zu vermeiden.[2]) Überdies wird in § 76 der Betriebsordnung ausdrücklich im Interesse einer einheitlichen und wirkungsvollen Handhabung der Polizeigewalt die gegenseitige Unterstützung für die Polizeiorgane beider Behörden vorgeschrieben.

Um trotzdem hervortretenden Meinungsverschiedenheiten und Konflikten zwischen Ortspolizei und Eisenbahnbehörden zur Wahrung öffentlicher Interessen vorzubeugen oder ihnen doch wenigstens eine ordnungsmäßige Erledigung zu sichern, sind wiederholt Erlasse vom Minister der öffentlichen Arbeiten gegeben worden.[3]) In allen diesen Erlassen tritt der Grundsatz zutage, daß es bei der Einheitlichkeit der Staats- und Polizeigewalt nicht angängig sei, daß die eine Behörde ein anderes koordiniertes Polizeiorgan in seinem verfassungsmäßigen Wirkungskreise beschränke, sei es nun durch Verfügung im Einzelfalle oder durch eine allgemeine Verordnung. Liege aber trotzdem ein derartiger Streitfall vor, so könne ein solcher nicht im Verwaltungsstreitverfahren angefochten werden, vielmehr müsse, wenn eine Verständigung nicht zu erzielen sei, die Erledigung durch Anrufen der Aufsichtsbehörde,

---

[1]) Eger S. 35 ff., 41; Gleim S. 215; OVG. Bd. 23 S. 369, Bd. 32 S. 219, 314, Bd. 21 S. 49; KG. in Johows Jahrb Bd. 24 S. 279 betr. Eisenbahngepäckträger und Bd. 25 S. 75 über Regelung des Verkehrs auf Bahnhofsvorplätzen; vgl. auch MinErl. v. 5. 3. 1885 (MinBl. S. 51) betr. Untersuchung bei Eisenbahnunfällen; MinErl. v. 1. 7. 1889 (MinBl. S. 316) u. a.

[2]) s. Gerland im Preuß. VerwBl. Bd. 24 S. 953.

[3]) Erl. v. 6. 6. 1889 (MinBl. S. 136), v. 8. 11. 1897 (MinBl. 1898 S. 13), v. 3. 12 1902 (EisenbVBl. S. 541); OVG. Bd. 2 S. 401, Bd. 3 S. 191, Bd. 29 S. 231; Preuß. VerwBl. Bd. 11 S. 576.

also in letzter Instanz des Ministers der öffentlichen Arbeiten, herbeigeführt werden. Damit aber ein Hervortreten solcher Meinungsverschiedenheiten zum mindesten nach außen hin verhütet wird, ist durch Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten v. 6. 6. 1889[1]) die Anordnung getroffen, daß von den Bahnpolizeibeamten den Organen der allgemeinen Polizei bei deren Maßnahmen auf dem Bahngebiete auch dann keine Hindernisse in den Weg zu legen sind, wenn ihres Erachtens in das Zuständigkeitsgebiet der Bahnpolizei übergegriffen wird. Auch für diesen Fall ist vielmehr die Vorschrift getroffen, daß der streitige Fall nachträglich durch Beschwerde an die Aufsichtsinstanz zur Entscheidung zu bringen ist.

Während also auf dem Gebiete der allgemeinen Sicherheitspolizei die Grenze zwischen den Zuständigkeitsgebieten der Orts- und Eisenbahnpolizei oft flüssig ist, sind die ortspolizeilichen Befugnisse gegenüber den Eisenbahnen in den einzelnen Zweigen der Verwaltungspolizei schärfer abzugrenzen. Die wichtigsten dieser Interessen auf dem Gebiete der Wege-, Bau- und Gewerbepolizei sollen hier einer näheren Erörterung unterzogen werden.

3. Ortspolizeiliche Befugnisse in einzelnen Zweigen der Verwaltungspolizei.

a) Wegepolizei.

Die Fürsorge und Aufsicht über einen ordnungsmäßigen, d. h. den Anforderungen des Verkehrs und dessen Sicherheit entsprechenden Zustand und den ordnungsmäßigen Gebrauch der öffentlichen Wege liegt der Wegepolizeibehörde, also nach § 59 der Kreisordnung von 1872/1881 der Ortspolizei ob. Durch einen Eisenbahnbau wird nun zumeist in erheblicher Weise in das Wegenetz eingegriffen und durch die ministerielle Planfeststellung gemäß § 4 des Eisenbahngesetzes oft ein neues oder doch verändertes Wegesystem geschaffen, welches öffentliche Wege im Sinne des allgemeinen Wegerechts wie auch private Wegeanlagen des Eisenbahnunternehmers umfaßt. Diese Unterscheidung zwischen den von dem Eisenbahnunternehmer geschaffenen öffentlichen und privaten Wegen ist nun auch für die Befugnisse der Wegepolizei und ihre Begrenzung gegen die Zuständigkeit der Organe der Bahnaufsicht von grundlegender Bedeutung. Die privaten Zu-

[1]) Erl. v. 6. 6. 1889 (MinBl. S. 136), v. 8. 11. 1897 (MinBl. 1898 S. 13), v. 3. 12. 1902 (EisenbVBl. S. 541); OVG. Bd. 2 S. 401, Bd. 3 S. 191, Bd. 29 S. 231; Preuß. VerwBl. Bd. 11 S. 576.

fuhrwege — um Bahnhofszufuhrwege wird es sich bei den die Eisenbahnanlage berührenden Wegen hauptsächlich handeln — sind Teile des Bahngebietes, innerhalb dieses Gebiets ist aber regelmäßig die Bahnpolizei allein zuständig und ein Eingreifen der Ortspolizeibehörde ausgeschlossen, wie letztere ja auch als Wegepolizei nur die öffentlichen Verkehrsinteressen wahrzunehmen hat. Es ist Sache der Bahnpolizei, darüber zu wachen, daß diese Wege in einem dem Verkehrsinteresse entsprechenden Zustande erhalten werden. Die allgemeine Wegepolizei ist hier zu einem Einschreiten nur dann befugt, wenn sich der Weg in einem derart schlechten Zustande befindet, daß hieraus dringende Gefahren für das verkehrende Publikum erwachsen. Die Einwirkung der Ortspolizei hat sich also gegenüber privaten Eisenbahnzufuhrwegen wie hinsichtlich jedes Privatweges innerhalb des Rahmens des Landrechtsatzes (§ 10 II, 17) auf die Beseitigung von Gefahren zu beschränken, welche für die Sicherheit und Gesundheit von Menschen aus dem Zustande des Weges zu besorgen sind. Auch nur aus sicherheitspolizeilichen Gründen kann daher die Wegepolizei auf den privaten Wegen des Eisenbahnunternehmers die Reinigung und Beleuchtung fordern.[1]) Viel weitergehender sind aber die Befugnisse der allgemeinen Polizei gegenüber solchen Wegen, welche der Eisenbahnunternehmer nach dem landesherrlich konzessionierten, landespolizeilich geprüften und ministeriell genehmigten Projekte als öffentliche Zufuhrwege geschaffen hat. Diese Wege unterstehen der Aufsicht der ordentlichen Wegepolizeibehörde, für deren Tätigkeit die landespolizeiliche Auflage die Grundlage bildet und welche die Erfüllung der durch die Aufsichtsinstanzen angeordneten Anlagen, insbesondere der Unterhaltungspflicht, fortgesetzt zu überwachen und nötigenfalls zu erzwingen hat.[2]) Ist die landespolizeiliche Planfeststellung dahin zu verstehen, daß die Unterhaltungspflicht des Eisenbahnunternehmers keine andere sein soll wie die des ordentlichen Wegeunterhaltungspflichtigen, so ist die Ortspolizeibehörde auch befugt, eine sich infolge des wachsenden Verkehrs etwa benötigende Verbreiterung des Weges zu fordern. Wenn aber mit der Umgestaltung eines öffentlichen Weges, z. B. mit dessen Erweiterung ein Eingriff in eine Bahnanlage verbunden ist, darf die Wegepolizeibehörde die entsprechende Anordnung erst nach Einholung der Zustimmung des Ministers der

---

[1]) Fritsch S. 55; Eger S. 557; OVG. Bd. 9 S. 238, Bd. 23 S. 369, Bd. 24 S. 222, Bd. 29 S. 438, Bd. 32 S. 219; Preuß. VerwBl. Bd. 11 S. 576, Bd. 13 S. 270, Bd. 27 S 103 Bd. 28 S. 885; s. auch bezüglich Bestreuens der Zufuhrwege bei Schneeglätte Bd. 24 S. 161.

[2]) OVG. Bd. 9 S. 238.

öffentlichen Arbeiten treffen.[1]) Handelt es sich dagegen um eine festumgrenzte landespolizeiliche Auflage zur Wegeunterhaltung, so kann die Wegepolizeibehörde diese Auflage weder abändern noch erweitern. Es ist deshalb eine wegepolizeiliche Anordnung für unzulässig erklärt worden, welche entgegen der ausdrücklichen landespolizeilichen Festsetzung die Bepflanzung von Wegestrecken forderte.[2]) Die Wegepolizeibehörde ist für befugt zu erachten, von dem Eisenbahnunternehmer während des projektmäßigen Umbaus öffentlicher Wege zur Vermeidung einer Verkehrsstörung interimistische Anlagen, z. B. die Herstellung von Notwegen zu verlangen.[3]) Es handelt sich hier also um Akte der Wegeunterhaltungspflicht,[4]) welche dem Eisenbahnunternehmer obliegt. Macht sich die zwangsweise Durchführung der wegepolizeilichen Anordnung erforderlich, so bleibt bei einem gegen die Eisenbahnverwaltung als Vertreterin des Eisenbahnfiskus zu richtenden Zwangsmittel (§ 132 des Landesverwaltungsgesetzes v. 30. 7. 1883) entsprechend den allgemeinen Grundsätzen die Vorschrift maßgebend, daß die Vollstreckung des Zwangsmittels nur durch Vermittlung der vorgesetzten Behörde erfolgen kann.[5]) Zeigen sich bei der projektmäßig ausgeführten Bahnanlage nachträglich in wegepolizeilicher Hinsicht Mängel, so steht es der Wegepolizeibehörde frei, sich mit ihren Anträgen an die Landespolizeibehörde zu wenden, welche in Ergänzung des früheren Verfahrens eine Abänderung veranlassen kann. Zur Entscheidung der Frage, ob über das Bahnterrain ein öffentlicher Weg führt, ist nicht die Eisenbahnpolizei, sondern die ordentliche Wegepolizeibehörde in dem durch §§ 56 ff. ZustG. geregelten Verfahren zuständig. Die Entscheidung hat aber gegen die Eisenbahnverwaltung als Vertreterin des Eisenbahnfiskus, nicht etwa gegen die Bahnpolizeibehörde zu ergehen.[6]) Findet die Zuständigkeit der Wegepolizei an dem Interessengebiet der Bahnpolizei ihre Begrenzung und hat sie sich daher auf die Befriedigung des polizeilichen Bedürfnisses z. B. auf öffentlichen die Bahn kreuzenden Wegen bis zu der Bahnanlage zu beschränken und die Anordnung des Erforderlichen auf dem Bahngebiete selbst der Bahnpolizei zu

---

[1]) Erl. d. Min. d. öff. Arb. v. 20. 4. 1903 (EisenbVBl. S. 117); OVG. Bd. 24 S. 222, Bd. 43 S. 227.

[2]) OVG. Bd. 43 S. 227.

[3]) OVG. Bd. 2 S. 245.

[4]) Die Wegepolizei ist aber nicht befugt, auf den Bahnbetrieb einzuwirken, z. B. über das Rangieren der Züge auf Bahn- und Wegekreuzungen Anordnungen zu treffen. OVG. Bd. 3 S. 192; Preuß. VerwBl. Bd. 21 S. 49 ff.

[5]) Fritsch S. 54; OVG. Bd. 23 S. 369, Bd. 24 S. 227.

[6]) OVG. Bd. 31 S. 198.

überlassen, so ist andererseits die letztere Behörde zu Anordnungen nur auf dem Bahngebiete selbst befugt.[1]) Für Wege- und Entwässerungsanlagen, die sich parallel oder über oder unter der Bahnlinie hinziehen, ist eine Zuständigkeit der Bahnpolizei selbst dann nicht begründet, wenn deren baulicher Zustand auch immerhin auf die Sicherheit des Bahnbetriebes einwirken mag. In solchen Fällen soll sich aber die Ortspolizeibehörde zur Wahrung der Bahninteressen mit der Eisenbahnpolizeibehörde ins Einvernehmen setzen, und es steht bei Meinungsverschiedenheiten beiden Behörden die Anrufung der Aufsichtsinstanz frei.[2])

Um unzulässigen Eingriffen der Wegepolizei auf das Bahngebiet zu begegnen, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahndirektionen angewiesen, gegen jede unberechtigte wegepolizeiliche Anordnung die gesetzlich vorgeschriebenen Rechtsmittel — also Einspruch usw. — einzulegen, zugleich aber der Polizeibehörde in bestimmter Weise mitzuteilen, daß und inwieweit die Anordnung in öffentliche Interessen, welche von der Bahnaufsichtsbehörde selbst wahrzunehmen sind, übergreife.[3]) Bei mangelnder Verständigung ist Beschwerde im Aufsichtswege zu führen und nötigenfalls an den Minister zur endgültigen Entscheidung Bericht zu erstatten.

Bei der anläßlich des Bahnbaues erforderlichen Verlegung, sonstigen Änderung und Einziehung öffentlicher Wege sowie bei Inanspruchnahme solcher für Eisenbahnzwecke werden, wie bereits näher dargelegt ist, die der Wegepolizeibehörde durch §§ 55 u. 57 ZustG. beigelegten Befugnisse gemäß §§ 4 u. 14 des Eisenbahngesetzes in Verb. mit § 158 ZustG. von der Landespolizeibehörde und dem Minister der öffentlichen Arbeiten wahrgenommen.

Die vorstehenden Ausführungen über die Befugnisse der Wegepolizeibehörde gegenüber den Eisenbahnen haben auch auf dem Gebiete der gleichfalls von der Ortspolizeibehörde wahrzunehmenden Wasserpolizeibehörde entsprechende Geltung.[4])

b) Baupolizei.

Das Bedürfnis einer einheitlichen Ausführung der gesamten Bahnanlage, dem in § 4 des Eisenbahngesetzes dadurch Rechnung

[1]) Und auch nur zu Anordnungen im öffentlichen bahnpolizeilichen Interesse. Es ist also nicht Sache der Bahnpolizei, eine Polizeiverordnung zum Schutze des Handererverkehrs auf den Bahnhofsvorplätzen und den Landstraßen zu erlassen; s. Johow Bd. 25 C 75.

[2]) OVG. Bd. 38 S. 261.

[3]) MinErl. v 8. 11. 1897 (MinBl. 1898 S. 13); OVG. Bd. 3 S. 192, Bd. 29 S. 231.

[4]) OVG. Bd. 38 S. 216.

getragen ist, daß die Prüfung des Bahnprojekts vom Standpunkt der öffentlichen Interessen und dessen Genehmigung in die Hand des Ministers der öffentlichen Arbeiten gelegt ist, schließt nicht aus, daß auch anderen staatlichen Organen bezüglich einzelner Teile der Bahnanlage eine Mitwirkung so weit zusteht, als dadurch nicht in speziell eisenbahntechnische Interessen eingegriffen wird. Es kommt hier hauptsächlich eine Mitwirkung der von der Ortspolizeibehörde wahrzunehmenden Baupolizei in Frage.

a a) Baukonsens für Hochbauten.

Die Baupolizei, deren Befugnisse, abgesehen von einigen durch Gesetz besonders geregelten Normen,[1]) zumeist durch Polizeiverordnungen bestimmt sind, verfolgt den Zweck, zu prüfen, ob einem geplanten Bau vom Standpunkt der örtlichen Interessen bezüglich seiner Lage oder Konstruktion Bedenken entgegenstehen. Um der Polizeibehörde daher Kenntnis von jedem beabsichtigten Neubau zu geben und ihr zugleich die Prüfung des Bauprojekts zu ermöglichen, ist die Errichtung einer baulichen Anlage zweckmäßig von der vorgängigen polizeilichen Erlaubnis abhängig gemacht. Da die Genehmigung einer Bahnlinie in ihrer Durchführung durch alle Zwischenpunkte nach § 4 des Eisenbahngesetzes dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorbehalten ist, kann eine entscheidende Mitwirkung der örtlichen Baupolizei nur für Hochbauten — auf freier Strecke oder auf den Stationen —, und auch bei diesen nur hinsichtlich ihrer Konstruktion, nicht ihrer Lage (diese wird durch das der alleinigen Genehmigung des Ministers vorbehaltene Bauprojekt bestimmt) in Frage kommen. Die Auffassung, ob für Eisenbahnhochbauten ein besonderer polizeilicher Baukonsens erforderlich erscheint, ist nicht immer dieselbe gewesen, und auch heute ist diese Frage wenigstens in der Literatur noch streitig.[2]) Nach verschiedenen Schwankungen in der Rechtsprechung hat das Oberverwaltungsgericht in einer eingehenden Entscheidung v. 5. 9. 1878[3]) ausgeführt, daß „durch die dem Handelsminister vorbehaltene Genehmigung der Bahnlinie in ihren Details diejenige Prüfung nicht habe ausgeschlossen werden sollen, welche die Ortspolizeibehörden hinsichtlich der in ihrem Polizeibezirke zur Ausführung kommenden Bauten nach Gesetz oder Verordnung

---

[1]) s. §§ 65—82 I, 8 ALR.; Baufluchtengesetz v. 2. 7. 1875 usw.; v. Brauchitsch, Verwaltungsgesetze Bd. 4 Abschn. 14.

[2]) Gleim S. 176 ff.; a. M. Eger S. 472 ff.

[3]) Erkenntnis des preuß. OTr. v. 7. 4. 1870 (JustizminBl. S. 91); Erl. d. Handelsmin. v. 14. 7. 1870 (MinBl. S. 213) u. v. 12. 10. 1873 (MinBl. S. 258); OVG. Bd. 5 S. 324 ff., insbes. S. 339.

vorzunehmen berufen sind". Das Oberverwaltungsgericht erachtet also außer der Prüfung in der Ministerialinstanz auch die Begutachtung der Projekte für Bahnhochbauten durch die ordentliche Polizeibehörde für erforderlich, und an diesem Grundsatze ist auch seitdem in Rechtsprechung und Verwaltungspraxis festgehalten worden.[1]) Es läßt sich allerdings mit Eger nicht verkennen, daß mit der Befugnis der Ortspolizei zur Prüfung bezw. Genehmigung des betreffenden Bauprojekts die einheitliche Feststellung des gesamten Eisenbahnbauplans durch den Minister der öffentlichen Arbeiten illusorisch gemacht werden kann, indem bei Anfechtung der baupolizeilichen Verfügung die Verwaltungsstreitbehörden zur rechtlichen Entscheidung über das Bahngebiet berührende polizeiliche Anordnungen berufen sind.[2]) In der Praxis wird sich aber diese theoretische Möglichkeit kaum verwirklichen, es wird sich vielmehr regelmäßig ein gütlicher Ausgleich zwischen den in baupolizeilicher Hinsicht zu stellenden Anforderungen und den Interessen der Eisenbahnverwaltung, welche hier als Subjekt von Privatrechten der Baupolizei gegenübertritt, finden lassen. Jedenfalls kann auch durch diese Bedenken die Zuständigkeit der Baupolizei zur Prüfung der Projekte für Eisenbahnhochbauten bezüglich ihrer Konstruktion nicht in Zweifel gezogen werden, da eine anderweitige Regelung der Ressortverhältnisse in Baupolizeiangelegenheiten weder durch das Eisenbahngesetz noch sonst später erfolgt ist. In vielen Baupolizeiverordnungen wird zweckmäßig von einer polizeilichen Überwachung solcher Bauten, welche für Rechnung des Staates und unter Leitung von staatlichen Baubeamten ausgeführt werden, abgesehen und lediglich eine vorherige Bekanntgabe der Bauprojekte an die Baupolizeibehörde zur Zustimmung vorgesehen.[3]) Ist aber die Befreiung von der Einholung der förmlichen Bauerlaubnis nicht ausdrücklich ausgesprochen, so haben die ortspolizeilichen Bauvorschriften auch für Hochbauten der Eisenbahnanlage volle Gültigkeit.

bb) Ansiedlungsgesetz v. 25. 8. 1876.

In Konsequenz seiner bezüglich des Baukonsenses vertretenen Auffassung hat das Oberverwaltungsgericht auch die Einholung der Ansiedlungsgenehmigung — des Kreisausschusses bezw. in Stadtkreisen der Ortspolizeibehörde — bei Errichtung von Eisen-

---

[1]) OVG. Bd. 23 S. 369, Bd. 32 S. 341; Erl. d. Min. d. öff. Arb. v. 15. 12. 1878 u. v. 25. 5. 1898 (EisenbVBl. S. 187).

[2]) Eger S. 478 ff.

[3]) So z. B. Baupolizeiverordnung für die Stadt Danzig v. 28. 5. 1897 § 7.

bahnwohngebäuden, z. B. Bahnwärterhäusern, außerhalb einer im Zusammenhang gebauten Ortschaft nach Maßgabe des Gesetzes v. 25. 8. 1876 für erforderlich erklärt.[1]) Eine Ausnahme für die zu Eisenbahnzwecken bestimmten Wohnhäuser ist in diesem Gesetze nicht vorgesehen, aber auch sachlich rechtfertigt sich der vom Oberverwaltungsgericht und seitdem auch in der Verwaltungspraxis vertretene Rechtsstandpunkt, da ja das Bedürfnis der Zugängigmachung des Wohnhauses durch einen jederzeit offenen fahrbaren — nicht notwendig öffentlichen[2]) — Weg und die Regelung der Gemeinde-, Kirchen- und Schulverhältnisse für die Ansiedlungsanlage des Bauunternehmers genau so wie für sonstige Ansiedlungen besteht. Auch in dieser Befugnis des Kreisausschusses bezw. der Ortspolizeibehörde wird eine Gefährdung der einheitlichen Planfeststellung durch den Minister nicht erblickt werden können, zumal, wie das Oberverwaltungsgericht in der angezogenen Entscheidung ausdrücklich hervorhebt, nur schwerwiegende Tatsachen die Versagung der Ansiedlungsgenehmigung rechtfertigen könnten und sich dann wohl regelmäßig eine Einigung mit dem Bahnunternehmer erzielen lassen würde.[3])

cc) Feld- und Forstpolizeigesetz v. 1. 8. 1880.

Zu den baupolizeilichen Maßnahmen, welche die Beschränkung von Bauten zur Verhütung von Kollisionen öffentlicher Interessen bezwecken, gehören auch die in den §§ 47 ff. des Feld- und Forstpolizeigesetzes v. 1. 4. 1880 enthaltenen Vorschriften über die Errichtung von Bauten in der Nähe von Waldungen. Es wird hier zur Anlage einer Feuerstelle in der Umgebung einer Waldung unter bestimmten Voraussetzungen die Genehmigung der Ortspolizei gefordert, im § 48 a. a. O. aber ausgeführt, daß diese Genehmigung nicht versagt werden darf, wenn die Feuerstelle „in der Ausführung eines Enteignungsrechts errichtet werden soll"; in diesem Falle darf aber die Genehmigung an Bedingungen geknüpft werden, welche die Verhütung von Feuersgefahr bezwecken. Daß diese Vorschriften der §§ 47 ff. des Gesetzes v. 1. 4. 1880 auch auf die zu Eisenbahnzwecken bestimmten Feuerstellen Anwendung

---

[1]) Gesetz betr. die Verteilung der öffentlichen Lasten bei Grundstücksteilungen und die Gründung neuer Ansiedlungen in den Provinzen Westpreußen usw. v. 25. 8. 1876 Abschn. 2 in der Fassung des Gesetzes v. 10. 8. 1904; OVG. Bd. 5 S. 392.

[2]) OVG. Bd. 17 S. 313.

[3]) Eger S. 519 ff. bekämpft entsprechend seinem bezüglich des Baukonsenses vertretenen Standpunkte die Rechtsansicht des OVG. und erachtet eine Ansiedlungsgenehmigung für projektmäßige Bauten von Eisenbahnwohnhäusern nicht für erforderlich; s. dagegen Gleim S. 372 ff.

finden, bedarf nach dem Vorstehenden keiner näheren Ausführung mehr. Da sich aber für Eisenbahnanlagen in der Regel die Ausübung des Enteignungsrechts notwendig zeigen wird, erscheint die ortspolizeiliche Genehmigung für Feuerstellen, welche in Ausführung eines Eisenbahnunternehmens errichtet werden, auch regelmäßig gesichert.[1])

dd) Baufluchtengesetz v. 2. 7. 1875.

Endlich sei hier noch auf das bereits kurz erwähnte sogen. Baufluchtengesetz hingewiesen und seine Anwendbarkeit auf die Anlage von Eisenbahnen geprüft.[2]) Nach diesem Gesetz (§ 1) kann der Gemeindevorstand im Einverständnisse mit der Gemeindevertretung und unter Zustimmung der Ortspolizeibehörde für die Anlegung oder Veränderung von Straßen und Plätzen Straßen- und Baufluchtlinien festsetzen mit der Wirkung (§ 11), daß nunmehr Neu-, Um- und Ausbauten über die Fluchtlinie hinaus versagt werden können.[3]) Die Ortspolizeibehörde soll nach § 6 a. a. O., falls der Plan der beabsichtigten Festsetzungen ... Eisenbahnen betrifft, der beteiligten Behörde rechtzeitig zur Wahrung ihrer Interessen von dem Plane Kenntnis geben. Findet nun dieses Gesetz auch gegenüber Eisenbahnanlagen Anwendung? Diese Frage ist im allgemeinen zu verneinen. In einem Erl. d. Min. d. öff. Arb. v. 8. 5. 1876 II 6820, III 7428, V 3885 ist ausgeführt, daß das Gesetz v. 2. 7. 1875 eine Änderung oder Einschränkung der dem Minister nach § 4 des Eisenbahngesetzes zustehenden Befugnis zur Feststellung des Eisenbahnbauplans nicht herbeigeführt habe. Diesem Erlasse liegt die zutreffende Auffassung zugrunde — ich folge hier den Ausführungen von Gleim[4]) —, daß das Baufluchtengesetz, wie in den Motiven sichtlich zum Ausdruck kommt, mit dem Bebauungsplane neben der Aufklärung der Grundeigentümer und des Publikums über die Straßen und Baufluchtlinien einen Rahmen für die baupolizeiliche Genehmigungsbefugnis aufstellen will, also stets nur Bauten betrifft, die einer baupolizeilichen Genehmigung unterliegen. Daß diese Voraussetzung für Eisenbahnbauten bezüglich ihrer Lage — um diese kann es sich ja hier allein handeln — nicht zutrifft, ist bereits vorstehend dargelegt. Es ist also weder zulässig, daß durch die

[1]) Gleim S. 178, 377 ff.; a. M. Eger S. 523.

[2]) Gesetz betr. die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften v. 2. 7. 1875 (GS. S. 561).

[3]) Über die Berechtigung der Polizeibehörde zur Festsetzung von Baufluchtlinien s. OVG. Bd 50 S. 425.

[4]) Gleim S. 264 ff.

Festsetzung von Fluchtlinien eine bereits bestehende Bahnanlage getroffen wird, noch kann hierdurch eine Beschränkung für neue Eisenbahnbauten geschaffen werden. Um aber eine Beeinträchtigung der durch das Baufluchtengesetz geschützten kommunalen und ortspolizeilichen Interessen zu vermeiden, werden die Eisenbahnbaubehörden in dem erwähnten Erlasse v. 8. 5. 1876 angewiesen, dem Gemeindevorstande und der Ortspolizeibehörde vor der landespolizeilichen Planprüfung von einer beabsichtigten Bahnanlage Kenntnis und damit Gelegenheit zu Abänderungsvorschlägen zu geben. In betreff der Handhabung der Vorschrift des § 6 des Baufluchtengesetzes sind die Ansichten darüber geteilt, in welcher Weise die Wahrung der Interessen seitens der „beteiligten Behörde", z. B. der Eisenbahnbehörde, zu erfolgen hat.[1]) Für die Verwaltungspraxis ist jetzt der Ministerialerlaß v. 29. 6. 1902 (MinBl. S. 139) maßgebend, nach dem die Ortspolizeibehörde, wenn eine Verständigung über die seitens der Eisenbahnbehörde aus § 6 hergeleitete Beanstandung des Baufluchtenplans nicht erreicht ist, der Gemeindevorsteher aber trotzdem auf Abgabe einer polizeilichen Erklärung gemäß § 5 a. a. O. besteht, ihre Erklärung ausdrücklich auf die von ihr selbst wahrzunehmenden ortspolizeilichen Rücksichten zu beschränken, dabei aber zugleich auf die aus entgegenstehenden Staatshoheitsrechten erfolgende Beanstandung des Fluchtlinienplans hinzuweisen hat. Ein Ausgleich der widerstreitenden öffentlichen Interessen kann alsdann nach den sich aus der Organisation der Staatsverwaltung ergebenden allgemeinen Grundsätzen[2]) nicht durch einseitige Entscheidungen einzelner Staatsbehörden, auch nicht im Wege des Streitverfahrens, sondern lediglich durch Anrufen der den beiden Behörden vorgesetzten Instanz herbeigeführt werden.

Wie auf der einen Seite die Eisenbahnunternehmer, so sind auch andererseits die Anlieger einer Eisenbahn gerade mit Rücksicht auf die Eisenbahnanlage gewissen baupolizeilichen Beschränkungen unterworfen; ein Eingehen auf diese Vorschriften würde aber aus dem Rahmen der vorliegenden Aufgabe herausfallen.

ee) Eisenbahnbaupersonal.

Anschließend an die Besprechung der baupolizeilichen Maßnahmen gegenüber den Eisenbahnen sei noch kurz darauf hin-

---

[1]) Gleim S. 267; Eger S. 512 Anm. 120; Friedrichs, Das Gesetz betr. die Anlegung und Veränderung von Straßen usw. 5. Aufl., Berlin 1905, S. 48 ff.; MinErl. v. 15. 12. 1882 (MinBl. 1883 S. 13) u. v. 23. 12. 1896 (MinBl. 1897 S. 15).

[2]) OVG. Bd. 2 S. 406, Bd. 3 S. 191, Bd. 23 S. 369 usw.

gewiesen, daß der Ortspolizei auch bezüglich der bei dem Eisenbahnbau beschäftigten Handarbeiter gewisse Befugnisse eingeräumt sind. Die auf diesem Gebiet grundlegende Verordnung v. 21. 12. 1846,[1]) welche allerdings durch die Reichsgewerbeordnung in manchen Punkten außer Kraft gesetzt ist, gibt der Ortspolizeibehörde mit Rücksicht auf die sich aus der Konzentrierung zahlreicher Bauarbeiter an Orten, an denen es oft an geeignetem Unterkommen mangelt, und auch aus dem stetigen Aufenthaltswechsel dieser Arbeiterkolonnen leicht ergebenden Mißständen eine Mitwirkung bei der Annahme und Entlassung dieser Arbeiter.[2]) So darf die Annahme der Arbeiter erst erfolgen, nachdem die Polizeibehörde den Empfang der Legitimationspapiere des Arbeitsuchenden auf der Arbeitskarte bescheinigt hat (§§ 3—5 a. a. O.). Weibliche Arbeiter dürfen nur ausnahmsweise unter Zustimmung der Ortspolizeibehörde beschäftigt werden (§ 2). Die Legitimationspapiere werden dem Arbeiter nur gegen Aushändigung der mit dem Vermerke über den Entlassungsgrund versehenen Arbeitskarte von der Polizeibehörde zurückgegeben.

c) Gewerbepolizei.

Zu den hauptsächlich umstrittenen Fragen auf dem Gebiete des Eisenbahnpolizeirechts ist die Einwirkung der Gewerbeordnung auf die Eisenbahnunternehmungen und somit die Zuständigkeit der Gewerbepolizei gegenüber den Eisenbahnen zu zählen. Der § 6 RGewO. in der Fassung v. 26. 7. 1900 (RGBl. S. 871) bestimmt: „Das gegenwärtige Gesetz findet keine Anwendung auf den Gewerbebetrieb ... der Eisenbahnunternehmungen ...“; die Streitfrage muß sich also darauf richten, was als zu dem Gewerbebetriebe der Eisenbahnunternehmungen gehörig anzusehen ist. Rechtsprechung, Verwaltungspraxis und Literatur haben ihre Stellungnahme zu diesem umstrittenen Punkte wiederholt geändert, und auch jetzt noch gehen die Auffassungen weit auseinander. Während früher allgemein die Ansicht vorherrschte, daß nur der Betrieb der Eisenbahn als Verkehrsanstalt durch die Ausnahmevorschrift des § 6 getroffen werde, ist der Begriff der Eisenbahnunternehmung neuerdings immer weiter ausgelegt worden. Die gewerblichen Betriebe, die hiernach mit dem Eisenbahnunternehmen in Verbindung gebracht werden, seien hier zunächst kurz als Reparatur-

[1]) Verordn. betr. die beim Bau von Eisenbahnen beschäftigten Handarbeiter v. 21. 12. 1846 (GS. 1847 S. 21).

[2]) Eger S. 187; Gleim S. 398ff.; Fritsch S. 280ff.; Schröter, Das preuß. Eisenbahnrecht, Berlin 1883, S. 210ff.

werkstätten, Bahnhofswirtschaften und -automaten und Bahnhofsbuchhandlungen angedeutet.

In einer Entscheidung des Reichsgerichts v. 30. 12. 1889[1]) wird bereits ausgeführt, daß der § 6 GewO. bei seiner Ausschließung des Gewerbebetriebes der Eisenbahnunternehmungen nicht zwischen Haupt- und Hilfsgewerben unterscheidet, daß sich aber bei einer von der Eisenbahnverwaltung lediglich zur Förderung ihrer Eisenbahnunternehmung betriebenen Maschinenwerkstatt kaum sagen lasse, daß sie ein von dem eigentlichen Eisenbahnunternehmen gesondertes Gewerbe darstelle. Die Rechtsprechung hat dieser Auffassung in neuerer Zeit noch bestimmteren Ausdruck gegeben, und auch die Verwaltungspraxis ist dem gefolgt.[2]) Der herrschende Rechtszustand läßt sich jetzt bezüglich der Reparaturwerkstätten, zu denen auch elektrische Kraftstationen, Schwellentränkungsanstalten und ähnliche Einrichtungen zu rechnen sind, dahin feststellen, daß diese Hilfsgewerbe dann, wenn sie wesentliche Bestandteile des Eisenbahnunternehmens bilden, dem Eisenbahnunternehmen hinzuzurechnen sind, daß also die Bestimmungen der Gewerbeordnung, insbesondere des Titels 7 (gewerbliche Arbeiter), auf sie keine Anwendung finden. Noch weitergehend hat das Kammergericht in einer eingehenden Entscheidung v. 26. 3. 1903[3]) den Begriff der Eisenbahnunternehmung ausgelegt. Hier wird ausgeführt, daß das Eisenbahnunternehmen sich nicht bloß auf das eigentliche Transportgewerbe beschränke, sondern auch alle die Einrichtungen umfasse, welche den geistigen und leiblichen Bedürfnissen der Reisenden Rechnung tragen, wie Gewährung von Erfrischungs-, Genuß- und Nahrungsmitteln, Lesestoff zum Gebrauch während der Fahrt usw. Dabei sei kein Unterschied zu machen, ob die Eisenbahnverwaltung diese Einrichtungen durch eigene Bedienstete oder durch Pächter — wie regelmäßig bei Bahnhofswirtschaften — verwalten lasse, es komme nur darauf an, daß die betreffende Veranstaltung von der Eisenbahn in den ihr zur Verfügung stehenden Räumen und in ihrer Eigenschaft als Eisenbahnunternehmerin getroffen sei. Infolgedessen seien Automaten, welche in Bahnhöfen zur Bequemlichkeit für das reisende Publikum aufgestellt

---

[1]) Entsch. d. RG. in Zivils. Bd. 8 S. 150.

[2]) OLG. Frankfurt, Entsch. v. 4. 7. 1902 (Arch. 1352); OLG. Stuttgart, Entsch. v. 26. 1. 1903 (Vereinszeitung S. 388); Entsch. d. KG. v. 18. 10. 1904 (Blätter f. Rechtspfl. 1905 S. 67); OLG. Marienwerder, Entsch. v. 19. 11. 1904; Erl. d. Handelsmin. v. 18. 2. 1905 (MinBl. d. Handels- und Gewerbeverwaltung S. 44) und v. 12. 8. 1907 (a. a. O. 1907 S 326); Erl. d. Min. d öff Arb. v. 1. 5. 1905 (MinBl. S. 91); v. Brauchitsch Bd. 5 S 21 Anm. 9; v. Landmann, Komm. z. GewO. 1907 5. Aufl. Bd. 1 S. 80 Anm. 10.

[3]) Arch. f. Eisenbahnw. 1904 S. 481 ff.

werden, nach § 6 GewO. den Vorschriften dieses Gesetzes entzogen (insbesondere den beschränkenden Vorschriften der §§ 41a u. 139e die Sonntagsruhe betr.), und zwar gleichgültig ob sie innerhalb oder außerhalb der Bahnhofsschranken aufgestellt seien. Denn eine Unterscheidung zwischen den benutzenden Personen, wie sie bei Bahnhofswirtschaften unter Umständen durchgeführt werden könne, sei bei Automaten von selbst ausgeschlossen. Dieser Rechtszustand ist vom Kammergericht in einer weiteren Entscheidung v. 12. 11. 1906[1]) trotz inzwischen ergangener zum Teil abweichender Ministerialerlasse[2]) aufrechterhalten worden.

Das Urteil des Kammergerichts v. 26. 3. 1903 hat in der Literatur vielfach eine durchaus irrige Auslegung erfahren. So meint Gerland in seinem Aufsatz „Die Eisenbahnpolizei bezüglich der Bahnhofswirtschaften",[3]) das Kammergericht habe entgegen seiner bisherigen Praxis ein Erkenntnis gefällt, das im wesentlichen, namentlich bezüglich der Polizeistunde, den Anschauungen der Eisenbahnbeamten zustimme, indem es anerkenne, daß die Bahnhofswirtschaften nicht unter § 33 GewO. fallen. Das ist irrig. Das Kammergericht hat bezüglich der Bahnhofswirtschaften stets an der Auffassung festgehalten, daß zu unterscheiden ist zwischen dem Schankbetriebe, der lediglich für das die Eisenbahn benutzende Publikum vorgesehen ist, und derjenigen Restauration, welche auch für das nicht reisende Publikum zugänglich und bestimmt erscheint. Nur für den ersteren Betrieb gelte die Ausnahmebestimmung des § 6 a. a. O., während der Bahnhofswirt für die übrige Schankwirtschaft an die seinen Gewerbebetrieb allgemein regelnden polizeilichen Vorschriften wie jeder andere Restaurateur gebunden sei.[4]) Dieser Praxis ist das Kammergericht auch in seiner Entscheidung v. 26. 3. 1903 treu geblieben. Es will hier lediglich zu der Frage Stellung nehmen, wie Bahnhofsautomaten in gewerbepolizeilicher Hinsicht zu behandeln sind, und wenn bei dem Hinweise auf die Bahnhofswirtschaften auch die Unterscheidung zwischen der dem reisenden und dem nicht reisenden Publikum dienenden Wirtschaft hier nicht scharf zum Ausdruck kommen mag, so nimmt doch das Kammergericht gerade bei dieser Erörterung auf seine

[1]) Preuß. VerwBl. Bd. 28 S. 554.

[2]) s. hier auf S. 39 Anm. 2.

[3]) Preuß. VerwBl. Bd. 26 S. 953.

[4]) s. Entsch. d. KG. v. 1. 10. 1891 (Johow Bd. 12 S. 183), v. 9. 2. 1900 (Johow Bd. 20 C 8), v. 23. 8. 1905 (DJZ. 1906 S. 87): die für einen Ort festgesetzte Polizeistunde gilt auch für Bahnwirtschaften bezüglich des nicht reisenden Publikums, und v. 18. 10. 1906 (Recht 1907 S. 783): Das allgemeine polizeiliche Verbot, in den frühen Morgenstunden geistige Getränke in Wirtschaften zu verabfolgen, findet auch für Bahnwirtschaften hinsichtlich der nicht reisenden Personen Anwendung.

Vorentscheidung aus dem Jahre 1900[1]) Bezug, in welcher der Schankbetrieb für Nichtreisende ausdrücklich als den Bestimmungen der Gewerbeordnung unterliegend anerkannt wird. Es ist darum ebenfalls falsch, wenn Seydel in seinem Aufsatze „Bedürfen die Bahnhofswirtschaften einer gewerbepolizeilichen Erlaubnis?“[2]) von dieser Entscheidung schreibt, das Kammergericht habe zu der Anwendbarkeit des § 33 GewO. auf Bahnwirtschaften eingehend dahin Stellung genommen, daß diese Schankbetriebe nicht unter die Bestimmungen der Gewerbeordnung fallen. Das Gegenteil ist vielmehr anzuerkennen.

Das Reichsgericht hat in einer Entscheidung v. 22. 9. 1904[3]) einen mit dem vom Kammergericht vertretenen wesentlich übereinstimmenden Standpunkt eingenommen. Für Aufgaben gegenüber dem reisenden Publikum, zu denen auch die Befriedigung der materiellen Bedürfnisse der Reisenden gehöre, wird die Zuständigkeit der Bahnpolizei als ausschließlich anerkannt. Wenn jedoch ein Bahnhofsschankbetrieb über die Grenzen seines Zweckes ausgedehnt und hier auch dem nicht reisenden Publikum Gelegenheit, „beliebig zu zechen“, gegeben werde, so nehme damit und insoweit die Bahnhofswirtschaft den Charakter einer allgemeinen Schankwirtschaft wie jede andere an; damit seien dann auch die Anordnungen der allgemeinen Polizei für sie rechtlich verbindlich.

Auch das Oberverwaltungsgericht hat in seinen Entscheidungen nie darüber einen Zweifel gelassen, daß es die Bahnhofswirtschaften, soweit sie ihren Gewerbebetrieb auch auf das nicht reisende Publikum ausdehnen, als der allgemeinen Polizei unterstellt ansieht.[4])

Diesem somit von den höchsten Gerichten gleichmäßig[5]) vertretenen Rechtsstandpunkte sollte nun auch in den Ministerialerlassen v. 25. 7. 1905 (Erl. d. Min. d. Inn., der geistl. usw. Angelegenheiten und für Handel, betr. den Bahnhofsbuchhandel), vom 18. 7. 1905 (Erl. d. Min. d. öff. Arb. betr. Bahnhofswirtschaften [EisenbVBl. S. 212]), v. 27. 7. 1905 (Erl. d. Min. d. Inn. betr. Bahnhofswirtschaften [MinBl. S. 134]) und v. 12. 8. 1905 (Erl. d. Min. d. öff. Arb. betr. Anwendung der Gewerbeordnung auf den

---

[1]) vgl. vorige Anm.

[2]) Preuß. VerwBl. Bd. 25 S. 559.

[3]) Entsch. d. RG. in Strafs. Bd. 37 S. 260.

[4]) OVG. Erkenntnisse v. 22. 9. 1883 (Bd. 10 S. 251) und v. 11. 6. 1884; Preuß. VerwBl. Bd. 5 S. 38 u. 317.

[5]) Es ist also unrichtig, wenn Gerland a. a. O. schreibt, es herrsche jetzt ein unhaltbarer Zustand, da RG., KG. und OVG. sich vollständig widersprächen! Eine von der herrschenden Rechtsprechung abweichende Entscheidung hat allerdings das OLG. Celle in seinem Urteil v. 19. 9. 1904 gefällt; s. Preuß. VerwBl. Bd. 26 S. 856.

Bahnhofsbuchhandel [EisenbVBl. S. 227]) für die Verwaltungspraxis im wesentlichen Rechnung getragen werden.[1]) Es wird hier überall, um eine Scheidung zwischen dem reisenden und dem nicht reisenden Publikum zu ermöglichen, die in den Bahnsteigschranken gegebene räumliche Grenze als entscheidend für die Zuständigkeit der allgemeinen — oder der Bahnpolizei angesehen. Innerhalb der Bahnsteigsperre haben Bahnhofsbuchhandel und Bahnhofswirtschaft als Teil des Verkehrsgewerbes des Eisenbahnunternehmers zu gelten und sind daher der Gewerbeordnung nicht unterworfen, außerhalb der Bahnschranken aber gelten für beide Gewerbe die Vorschriften der Gewerbeordnung und die sonstigen das betreffende Gewerbe regelnden allgemeinen Verordnungen, so für den Bahnhofsschankbetrieb hauptsächlich die Konzessionspflicht und die Innehaltung der polizeilich festgesetzten Schlußzeit, der sogen. Polizeistunde, für den Bahnhofsbuchhandel die Vorschriften über Sonntagsruhe und Sonntagsheiligung. Wenn auch das Kammergericht in seinem schon erwähnten Urteile v. 12. 11. 1906 diese rein äußerliche Grenze der Bahnhofssperre als maßgebend für die verschiedenartige Charakterisierung des Gewerbebetriebes nicht anerkennen will und bemerkt, es gebe ja auch Bahnhöfe ohne Bahnsteigsperre, so läßt sich doch nicht verkennen, daß der in den angezogenen Ministerialerlassen vertretene, auf einer Verständigung der verschiedenen Ressortminister beruhende Standpunkt die einzig mögliche und auch praktisch brauchbare Lösung der Frage gibt, wie auf dem Gebiete der Gewerbepolizei die Befugnisse der allgemeinen und der Bahnpolizei gegeneinander abzugrenzen sind. Wo, wie bei Bahnhöfen ohne Bahnsteigsperre, die Möglichkeit dieser räumlichen Abgrenzung fehlt, liegen in der Regel so einfache und kleine Verhältnisse vor, daß sich hier schon von selbst die Beurteilung ergibt, ob im gegebenen Falle der Gewerbebetrieb nach den geschilderten Grundsätzen als Teil des Verkehrsgewerbes der Eisenbahn angesprochen werden kann! Jedenfalls aber ist der von der Ministerialinstanz kundgegebene Standpunkt zurzeit für die Verwaltungspraxis maßgebend.[2]) Gerland kommt in seiner bereits kurz erwähnten Abhandlung zu dem gleichen Resultat. In seiner Begründung führt er noch zutreffend aus, daß auf dem Bahngebiete nach der ausdrücklichen Vorschrift des § 76 der Bau- und Betriebsordnung von 1904 ein Zusammenwirken zweier Polizeiverwaltungen, nämlich der Orts-

[1]) Die frühere Verwaltungspraxis, nach der Bahnhofswirtschaft und Bahnhofsbuchhandel ganz allgemein den Bestimmungen der GewO unterworfen wurden, kommt in dem Erl. v. 2. 8. 1894 (MinBl. S. 149) zum Ausdruck.

[2]) Ungenau Fritsch S. 9 Anm 2, der als herrschende Ansicht wiedergibt, daß Bahnhofswirtschaften usw. den Vorschriften der GewO. unterworfen sind.

und Bahnpolizei, möglich und vorgesehen ist. Die Ortspolizei will durch Festsetzung der Polizeistunde für Schankbetriebe der Völlerei vorbeugen; wenn die Eisenbahnverwaltung daher verlangt, daß die Bahnwirtschaften auch hinsichtlich des nicht reisenden Publikums von der allgemeinen Polizeistunde befreit werden, so handelt sie direkt den durch § 76 a. a. O. ihr auferlegten Verpflichtungen zur Unterstützung der allgemeinen Polizei entgegen. Gerland weist auch mit Recht darauf hin, daß bei zahlreichen Bahnhofsrestaurationen der Besuch von Nichtreisenden die Regel bildet, und die Bahnhofslokale daher den anderen Wirtschaften eine scharfe Konkurrenz zu bereiten vermögen! Es wird sich auch hier in der durch die vorbezeichneten Ministerialerlasse aus dem Jahre 1905 festgelegten Verwaltungspraxis ein Einvernehmen zwischen der Bahnverwaltung und der Ortspolizei regelmäßig erzielen lassen unter Beachtung der folgenden Grundsätze: Wird die Bahnwirtschaft nicht durch völlige Einbeziehung in die Bahnsteigsperre auf den Bahnverkehr beschränkt, so untersteht sie der allgemeinen Polizei sowohl bezüglich der Genehmigung als auch der Beaufsichtigung des Gewerbebetriebes, besonders der Handhabung der Polizeistunde. Damit ist nicht gesagt, daß der Hauptzweck der Bahnwirtschaft, nämlich die Unterstützung des Verkehrsgewerbes durch Verabfolgung von Speisen usw. an das reisende Publikum, durch die konkurrierende Zuständigkeit der Ortspolizei beeinträchtigt oder gar vereitelt werden darf; daß z. B. die Bahnhofswirtschaften auch für Reisende bei Eintritt der Polizeistunde geschlossen werden müßten! Der Wirt wird aber von der Bahnverwaltung, die ihn anstellt, tunlichst zu verpflichten sein, auch seinen Verpflichtungen gegen die Ortspolizei nachzukommen; so die Polizeistunde gegenüber dem nicht reisenden Publikum, soweit ihm die Unterscheidung — wie ja wohl auf kleinen Stationen zumeist — möglich ist, zu wahren und sonst vielleicht durch Aushang dem Publikum einen entsprechenden Hinweis zu geben. Dann wird sich regelmäßig eine geordnete Wahrnehmung der Interessen der Bahnverwaltung und der Ortspolizei ermöglichen und Reibungen zwischen den beiderseitigen Polizeiorganen vorbeugen lassen.[1])

[1]) vgl. hierzu noch Weber, Die Polizeistunde und die Bahnwirtschaften, im Preuß. VerwBl. Bd. 26 S. 855 ff. Weber greift m. E. zu Unrecht das oben besprochene Urteil des RG. v. 22. 9. 1904 an und hält im übrigen eine Abgrenzung der bahn- und ortspolizeilichen Zuständigkeiten bezüglich der Bahnhofswirtschaften für sehr schwierig. Er kommt gleich Seydel zu dem Resultate, daß die Bahnwirtschaften nicht den Bestimmungen der GewO. zu unterstellen sind. Richtig ist allerdings, wenn Weber meint, die Ortspolizei habe nur die Möglichkeit vorübergehender, die Bahnpolizei dagegen die der ständigen Überwachung der Bahnhofswirtschaft; das kann aber die oben vertretene Auffassung über die rechtliche Zuständigkeit der

Auch in anderen Zweigen der Verwaltungspolizei sind der allgemeinen Polizeibehörde noch besondere Befugnisse gegenüber den Eisenbahnen vorbehalten, so auf dem Gebiete der Gesundheits- und Veterinär-, Feuerpolizei usw.[1]) Die Zuständigkeit der allgemeinen, insbesondere der Ortspolizei ist hier regelmäßig durch positive Gesetzesvorschriften begründet und damit auch zugleich gegenüber der Eisenbahnpolizei genau abgegrenzt.

Ortspolizei nicht berühren. Die von Weber erwähnten Erlasse der Regierungspräsidenten von Hannover, Hildesheim usw. aus dem Jahre 1905 sind durch die erwähnten Ministerialerlasse aus demselben Jahre als überholt anzusehen.

[1]) vgl. Gesetz betr. die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen v. 25. 2. 1876 und Erl. d. Min. d. öff. Arb. v. 30. 9. 1904; Gesetz betr. die Abwehr und Unterdrückung von Viehseuchen v. 23. 6. 1880/1894; Gesetz betr. Bekämpfung gemeingefährlicher Krankheiten v. 30. 6. 1900 (§ 40) usw.

C. Schluß.

Der geschilderte Rechtszustand bezüglich der Wahrnehmung der öffentlichen Interessen gegenüber den Eisenbahnen hat besonders in Fragen der Regelung des öffentlichen Verkehrs wiederholt deswegen zu Unstimmigkeiten Anlaß gegeben, weil durch § 4 des Eisenbahngesetzes die oberste Instanz in allen das Eisenbahnwesen berührenden Angelegenheiten, auch soweit andere öffentliche Interessen mitbetroffen werden, dem Minister der öffentlichen Arbeiten, dem Chef der Staatseisenbahnverwaltung, übertragen ist. Es wird besonders von Kommunen betont, daß es als eine große Mißlichkeit anzusehen sei und Bedenken hervorrufen müsse, wenn bei einer Kollision zwischen Interessen der Eisenbahnverwaltung und solchen der Kommunen oder Interessen des öffentlichen Verkehrs, z. B. in Fällen, in denen durch eine neue Bahnanlage das öffentliche Wegenetz beeinflußt oder ein städtischer Bebauungsplan abgeändert werde, oder in denen die Kommune Anlagen schaffen wolle, bei welchen Eisenbahnanlagen in irgendeiner Weise mit berührt werden, die letzte Entscheidung bei dem Minister der öffentlichen Arbeiten ruhe, der doch Partei und Richter in einer Person sei! Es ist deshalb auf dem 13. ostpreuß. Städtetage[1]) beschlossen worden, eine Petition der Stadt Brieg an das Herrenhaus dahin zu unterstützen, daß zur Wahrung der öffentlichen Interessen gegenüber den Staatseisenbahnen eine unabhängige, mit der Verwaltung der Staatseisenbahnen nicht befaßte Behörde eingesetzt werde. Diese Petition ist auch im Herrenhause zur Verhandlung gekommen. Nach eingehender Erörterung, bei der von verschiedenen Rednern die Mißlichkeit des gegenwärtigen Rechtszustandes anerkannt wurde, hat das Herrenhaus beschlossen, die Kgl. Staatsregierung aufzufordern, in eine Erörterung der Frage einzutreten, ob und inwieweit a) die Bestimmungen des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. 8. 1883 in den §§ 158 u. 159 in der Richtung zu verändern seien, daß beim Verwaltungs-

[1]) Sitzungsprot. d. 13. ostpreuß. Städtetags in Braunsberg v. 16. u. 17. 6. 1902 (S. 20—22).

streitverfahren der begonnene Instanzenzug bis zur obersten Instanz zur Durchführung gelangen könne; b) eine Änderung des Eisenbahngesetzes vom Jahre 1838 dahin herbeigeführt werden könne, daß die Befugnisse der Landespolizeibehörde vermehrt und die Entscheidung in letzter Instanz nicht allein in die Hände des Ministers der öffentlichen Arbeiten gelegt werde.[1])

Es ist in der Debatte seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten mit Recht darauf hingewiesen worden, daß die letzte Instanz in landespolizeilichen Prüfungssachen, welche das Eisenbahnwesen beträfen, unbedingt in seiner Hand verbleiben müsse, weil nur ihm die Hilfskräfte zur Verfügung ständen, die zur Prüfung der einschlägigen technischen Fragen notwendig seien, und daß es ihm unmöglich sein würde, die große Verantwortlichkeit hinsichtlich der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes weiter zu tragen, wenn eine andere Instanz darüber zu befinden hätte, was im Interesse des Dienstes geschehen solle. Es müßte auch zu großen Schwierigkeiten führen, eine neutrale Instanz zu finden oder zu schaffen, welche zu der letzten Entscheidung in diesen Fragen berufen sei.

Eine Abänderung der Gesetzgebung ist bisher nicht erfolgt, dürfte auch kaum zu erwarten sein.

---

[1]) Stenogr. Ber. über die Verhandl. des preuß. H.-H. in der Session 1902 S. 172ff. u. 230ff. und Druckf. derselben Session Nr. 114, 1 u. 2.

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.